

O Eixo Urbano da Beira Interior como Factor do Desenvolvimento Regional

Jorge Miguel dos Reis Silva
Departamento de Ciências Aeroespaciais
Universidade da Beira Interior
jmiguel@ubi.pt

Resumo

A Beira Interior, devido à sua história económica e ao enquadramento periférico da sua situação geográfica, tem acumulado um conjunto de debilidades que, pela sua magnitude, assumem características marcadamente estruturais.

No entanto, esta trajectória negativa não parece afectar, de igual modo, nem as NUT III (4) nem os concelhos (19) que a constituem: de acordo com o último Censo (2001) os concelhos da Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco acomodam, conjuntamente, mais de metade (57.4%) da população da Beira Interior (336.922 habitantes), registando uma densidade populacional (54.6 hab/km²) 21.1 pontos acima da média regional (33.5 hab/km²).

Esta realidade ajuda a sublinhar o efeito polarizador destes 5 concelhos que formam o chamado Eixo Urbano da Beira Interior. A proximidade das cidades-sede de município, bem como o seu alinhamento ao longo da Auto-estrada da Beira Interior (A.23) e da Linha de Caminho de Ferro da Beira Baixa, têm um efeito de vertebração territorial importante para a definição de estratégias de complementaridade não só dos concelhos entre si, mas também destes com os territórios envolventes.

1 Infraestruturas de Transporte

1.1 Introdução

O desenvolvimento das regiões periféricas é associado, regra geral, a avultados investimentos de capital, à aplicação de importantes meios técnicos e científicos aos sistemas produtivos, a uma remodelação profunda da economia e, não raros os casos, à prossecução de complexas técnicas de urbanização. Defende-se, inclusivamente, que tais espaços “(...) would be well positioned for rapid economic growth if only they had infrastructure that was competitive with infrastructure available in many urban places”, (Fox e Porca, 2001:103).

A tal afirmação está subjacente a ideia de que a infraestrutura é um investimento público necessário para tornar mais produtivo o investimento privado esperando-se, por esta via, por um lado que o incremento ao nível dos vários sistemas e redes permitam às empresas operar a custos mais baixos e obter melhores desempenhos e, por outro, que os ganhos de produtividade daí resultantes se reflectam no incremento conjunto de toda a actividade económica regional. No entanto, apesar de em presença de um vasto leque de possibilidades para revitalizar economicamente as regiões mais débeis, aos decisores cabe ultrapassar um outro e importante desafio: o de seleccionar os processos mais eficientes para atingir tal desiderato dispondo, normalmente, de recursos limitados.

Perspectiva-se, assim, uma abordagem ao conceito de infraestrutura, cujos efeitos potenciadores sobre a economia local, para além de inquestionáveis, são facilmente perceptíveis: sistemas e redes de água e electricidade, de telecomunicações e transportes são, a par de outros, indispensáveis, quer para o bem-estar das populações quer para o desenvolvimento de um salutar ambiente de negócios. Fox e Porca (2001:103) levantam, no entanto, uma questão pertinente: “(...) should infrastructure investments be used prospectively to stimulate economic growth, or should they be expected to accommodate growth that is otherwise occurring?” Viegas (2002) reconhece que ambas as situações requerem lógicas de intervenção distintas, com mecanismos de identificação, de avaliação e de selecção de investimentos, também distintos; respectivamente:

- numa lógica pró-activa – na procura da indução do desenvolvimento; neste particular, a maximização da utilidade dos investimentos em infraestruturas pode ser alcançada, por um lado, recorrendo à complementaridade com outros investimentos do domínio público e, por outro, estimulando o potencial de mobilização do investimento do sector privado;
- numa lógica reactiva – na procura da eficiência no funcionamento dos sistemas; Viegas (2002) defende, neste particular, uma avaliação dos investimentos em infraestruturas com base em análises de custo-benefício que abrangem, para além dos efeitos associados à respectiva construção e operação, também os correlacionados com o ambiente, o uso dos solos, o funcionamento dos mercados, etc..

Qualquer que seja, no entanto, a abordagem escolhida para definir aquele conceito os investigadores mostram-se unânimes em afirmar que as infraestruturas são potencialmente influentes no desempenho económico das regiões, sobretudo porque “(...) expanding the use of existing resources (labour, capital, etc.), attracting additional resources (...), and making (...) economies more productive”, (Fox e Porca, 2001:104). No entanto, e para Izquierdo (1997:49), muito embora sem deixar de ter em linha de conta os efeitos positivos que indirectamente exercem na economia nacional, “(...) las infraestructuras (...) no generan directamente, por sí mismas, desarrollo económico – y en concreto desarrollo regional – siendo necesario para ello contemplarlas como un elemento del sistema territorial, dentro del contexto más amplio de la ordenación del territorio”. Esta posição é aliás corroborada pelo EIB – European Investment Bank, ao sublinhar que o objectivo da política de desenvolvimento regional é o de criar as condições para um crescimento autónomo e sustentado do rendimento *per capita* das regiões menos favorecidas, permitindo que este se aproxime do da média europeia; acrescentando que a infraestrutura “(...) contributes only indirectly to this aim: in itself, it has only a marginal multiplier effect, as infrastructure use does not contribute significantly either towards increasing the national product, the creation of permanent jobs or the transfer of technology, nor does it have an impact as a purchaser on the other regional industries or services. (...) [I]nfrastructure may, though, act as a catalyst in promoting development”, (EIB, 1998:9).

O debate em torno da relação entre o desenvolvimento regional e, especificamente, as infraestruturas de transporte não é recente e tem sido um dos preferidos, quer entre os especialistas na matéria, quer entre o público em geral. Para alguns, tal ligação tornou-se de tal forma óbvia que nem sequer é já merecedora de especial referência permitindo, deste modo, não só criar a ilusão de que o transporte é simplesmente uma consequência da procura, como também minimizar o impacto de qualquer evidência empírica a este respeito.

De facto, é possível constatar, empiricamente, a assinalável regularidade que se tem verificado nos últimos anos, em muitos países, na relação entre o crescimento do transporte e o crescimento económico, o que é tanto mais relevante quanto sabemos das sucessivas alterações, sobretudo técnicas, a que os vários modos têm obrigado aquele sector. Neste sentido, caso o transporte fosse apenas um meio para atingir determinado fim, “(...) if it can be economised then we should expect to see a reduction in the amount of transport necessary to achieve a given level of welfare”, (Vickerman, 2000:2).

Para Vickerman (2000:2) “(...) it appears that transport faces both a strong positive income elasticity of demand and an overall price elasticity not far from unity. There is a suggestion that in terms of both money and time budgets there is a given (proportional) allocation to transport”. De facto, como este se tornou mais acessível e proporcionalmente mais barato, é possível ir agora mais longe, no mesmo espaço de tempo e, também em proporção, com o mesmo orçamento. Repare-se como se vulgarizou a prática de residir num local cada vez mais afastado do de trabalho; “(...) even the telecommuter spends about the same time in the week travelling as the daily commuter, taking the benefits of the telecommuting freedom to live in a better area”, (Vickerman, 2000:2). De igual modo, enquanto num passado recente os locais de lazer e de férias se restringiam a um conjunto de opções, necessariamente aprazíveis mas relativamente próximos dos de residência, hoje os destinos não raro se oferecem/escolhem fora dos respectivos países, inclusivamente em outros continentes. Simultaneamente, também o transporte de mercadorias experimenta alterações significativas por via das empresas que procuram alargar os mercados, tanto os de fornecimento das matérias-primas como os de colocação dos produtos finais.

Neste contexto, e muito embora pesando todos os argumentos, não é fácil estabelecer a verdadeira essência da relação entre as infraestruturas de transporte e o desenvolvimento regional, sobretudo porque estão em causa dois tipos de impactes, que Vickerman (1996) assim classifica: não-espaciais - os provocados na actividade económica em geral pelo investimento em infraestruturas; espaciais – os decorrentes de desempenhos distintos, em locais igualmente distintos, pelas próprias infraestruturas.

1.2 Impactes não-Espaciais

1.2.1 Investimento e Produtividade

A abordagem à relação entre as infraestruturas e o desenvolvimento com base na análise dos efeitos provocados por tais investimentos na actividade económica é, talvez, a mais generalizada e a mais discutida no decurso dos últimos anos, sobretudo a partir dos argumentos apresentados a este respeito por Aschauer (1989, 1990). Para este, o impacto das infraestruturas, actuando, neste particular, como bens públicos, reflecte-se directamente na economia, elevando o nível da actividade económica e incentivando a produtividade do capital privado; e, como tal, deve ser modelado como um factor adicional na função geral de produção.

Segundo Vickerman (2000:7) surgem, no entanto, algumas críticas quanto ao papel desempenhado, neste particular, pelas infraestruturas de cariz público, com o argumento de que os respectivos impactes iniciais “(...) would be to crowd out private investment by raising either or both the level of taxation and the interest rate”. Para o autor foi esta, precisamente, a razão principal do abrandamento do investimento público em infraestruturas verificada em muitos países nas décadas de 70 e de 80 do século XX, cujos reflexos se repercutem, ainda hoje, na qualidade dos serviços prestados por muitas delas. No entanto, quando Aschauer (1989) utilizou a função de produção de Cobb-Douglas para estimar a elasticidade da infraestrutura “(...) as an additional input to labour and private capital (...)”, encontrou valores entre 0.4 e 0.5, de tal forma elevados “(...) that the social rate of return would be in excess of 100% on such investment”, (Vickerman, 2000:7); resultados que, embora discutíveis, parecem demonstrar como um investimento desta natureza se pode constituir numa importante fonte de crescimento económico, ultrapassando a longo prazo qualquer dificuldade que, no imediato, teime em persistir.

Neste contexto, as tentativas de restrição do investimento em infraestruturas justificadas, apenas, a pretexto de quaisquer medidas de controlo orçamental do sector público podem ser, não só contra-producentes, como também inconsequentes na tentativa de aligeirar eventuais dificuldades; em alternativa, uma aposta (criteriosa) no investimento público pode induzir o crescimento económico, potenciar a produtividade do sector privado “(...) and more than pay for itself in higher long run growth levels”, (Vickerman, 2000:8).

Uma abordagem deste tipo não está isenta de críticas (Holtz-Eakin, 1993; Holtz-Eakin e Schwartz, 1995; Holtz-Eakin e Lovely, 1996; Lau e Sin, 1997; Izquierdo, 2003), e a vários níveis: da formulação das equações do modelo, da significância das correlações, da avaliação do valor real da infraestrutura pública, etc.. Para Izquierdo (2003:13) os resultados obtidos em Espanha e, segundo este autor, confirmados noutros países, demonstram, não só que as elasticidades estimadas por Aschauer (1989) são demasiado elevadas, mas também que “(...) although significant, the impact of infrastructure investment on productivity and economic growth is therefore not as high as previously thought”. Por conseguinte, “(...) the best that can be said with any confidence is that infrastructure investment will have a modest positive contribution on economic growth, but that the more accurately are the opportunity costs measured, the less attractive return infrastructure investment offers than other types of public investment expenditure, especially education and training to enhance human capital”, (Vickerman, 2000:8).

1.2.2 Transporte e Integração de Mercado

Para uma avaliação do impacte global do transporte na integração de mercado, partimos do pressuposto de que uma redução dos custos de transporte significa, não só o incentivo à exportação e, necessariamente, a perspectiva de um aumento do rendimento, mas também a *ameaça* de uma importação, competitivamente agressiva, impondo à indústria (local) uma reestruturação, um aumento de eficiência, e uma diminuição dos custos de produção. O processo assim descrito é, em tudo, semelhante ao que se verifica aquando da redução, ou eliminação, de determinadas barreiras entre espaços económicos; mas em ambos os casos, as previsões mais optimistas colidem com o óbvio

da realidade: uma diminuição dos custos de transporte propicia, não só o aumento das exportações, como também o movimento *nos dois sentidos*, tornando cada espaço eventualmente mais vulnerável ao exterior.

1.2.3 Transporte e Crescimento Endógeno

Grande parte dos autores que referem o crescimento endógeno (Lopes, 1984; Paelinck e Kuiper, 1995; Reigado, 1998; Matos, 2000) admitem que determinadas alterações a esse nível possam vir a contribuir para o crescimento da economia, “(...) rather than a shock to the system which shifts the level upwards but ultimately leads to a return to an exogenously given underlying rate of growth”, (Vickerman, 2000:9). Deste modo, o investimento em infraestruturas de transporte não deixará de se repercutir: nos processos de reestruturação industrial – através, quer da entrada e da saída de empresas, quer da procura de mercados mais alargados; no ritmo de transferência da inovação e da tecnologia – acompanhando o da troca de fluxos de informação; no incremento dos factores que, no seu conjunto, concorrem para o índice de competitividade.

1.3 Impactes Espaciais

1.3.1 Competitividade Empresarial

Para Rietveld e Bruinsma (1998:360) “(...) in the regional economic dynamics, transport infrastructure improvements can have different impacts in firms. First, existing firms might grow or decline; second, new firms may emerge; third, infrastructure improvements may influence the relocation decision of existing firms”.

Alguns autores (Forkenbrock e Foster, 1996; Cairncross, 1997; Banister e Berechman, 2000) argumentam, a propósito, que as infraestruturas de transporte já não representam, hoje em dia, um factor de localização tão importante como outrora devido, por um lado aos baixos custos de transporte e, por outro, ao crescente incremento de fluxos imateriais. Outros, pelo contrário (Leitham *et al.*, 2000; Preston, 2001; Holl, 2001), sublinham que a reestruturação industrial em curso, com base numa competitividade em que o factor tempo é de capital importância, tornou os sistemas de produção e de distribuição mais dependentes dos transportes e, conseqüentemente, do acesso a tais infraestruturas, sobretudo as de elevado padrão de qualidade.

Esta opinião é também partilhada por Rietveld e Bruinsma (1998:59) para quem, de entre os factores de localização mais apreciados pelas empresas, “(...) transport costs, accessibility and infrastructure play a definitive role (...). Neste sentido apontam, inclusivamente, vários estudos empíricos recentes (Holl, 2004a; Henderson e McNamara, 2000¹); Smith e Florida, por exemplo, constataram em 1994 que as empresas japonesas do ramo automóvel que se fixaram nos Estados Unidos da América elegeram, como principal factor locativo, precisamente o acesso à auto-estrada.

Para compreender as razões que estão no cerne deste debate, é necessário tomar em consideração, separadamente, um conjunto de efeitos através dos quais as infraestruturas de transporte se impõem na organização das empresas e na respectiva distribuição espacial e, conseqüentemente, nos padrões de desenvolvimento das regiões onde estas se inserem (Holl, 2004b); nomeadamente ao nível:

- da decisão de localização – a escolha da localização é uma das decisões estratégicas das empresas. Como tal, o transporte não deixa de pesar na atractividade dos locais alternativos pela facilidade com que permita o acesso aos mercados, quer os de matérias-primas quer os de produtos finais. A este propósito, a abordagem económica com base na procura argumenta que, em regra, as empresas escolhem uma localização a partir da qual possam atingir um mercado, o mais amplo possível. Weber (1929), atendo a imperativos de minimização dos custos, defende que as empresas escolhem uma localização de acordo com o custo relativo de transportar as matérias-primas e os produtos finais a um determinado mercado (central). Em qualquer dos casos, as empresas que enfrentam custos relativamente elevados para o transporte de matérias-primas procuram uma localização mais perto de tais fontes, enquanto as que enfrentam custos relativamente elevados para o transporte de produtos finais procuram uma localização mais perto de tais mercados (Holl, 2004b). De igual modo, também a aquisição e o armazenamento de *stocks* condicionados, em regra, pelas características intrínsecas dos produtos, podem influir nos custos de transporte (McCann, 1998). Entretanto, são vários os estudos empíricos que sublinham o amplo leque de factores que condicionam as decisões

¹ Citados por Holl (2004b).

- locativas das empresas; na sequência, aliás, dos modelos da nova geografia económica que “(...) emphasis the trade-off between centripetal and centrifugal forces in firms’ location decision” (Holl, 2004b:548). Taxas e custos de instalação mais baixos, mão-de-obra mais barata ou especializada, entre outros factores, não deixam também de ter um peso considerável nos processos de decisão locativa podendo, inclusivamente, atrair empresas para regiões tradicionalmente mais débeis. Para Fujita *et al.* (1999) as infraestruturas ao originarem, precisamente, o desequilíbrio entre estes *trade-off*, acabam por influir nas decisões de localização das empresas e, por conseguinte, na distribuição da actividade económica no espaço;
- da área de mercado e do nível de competitividade – “(...) a reduction in transport costs can enable firms to increase their competitiveness and to expand their markets, by lowering prices or profitably serving markets at greater distance where they were formerly excluded on cost grounds”, (Holl, 2004b:538). Trata-se de um processo semelhante ao que se verifica quando se reduzem, ou eliminam, as barreiras económicas entre espaços territoriais, e oportunamente referido na abordagem ao papel das infraestruturas de transporte na integração de mercado, em contexto dos impactes não-Espaciais. Deste modo, às empresas é permitido o alargamento (potencial) da área em que tradicionalmente operam, mas também ficam expostas às regras de competitividade de *todo* o mercado. Os efeitos daí emergentes dependem, em grande parte, do grau de maturidade que as empresas demonstrem à partida: a orientação de mercado, o grau de especialização, o nível de competitividade, etc.. Assim sendo, as empresas essencialmente orientadas para o mercado local e a operar em escalas desadequadas a tais desafios serão, com grande probabilidade, as primeiras a sentir as ondas de choque da agressividade competitiva. “Dynamic and specialised firms and those with potential to exploit economies of scale may be the most likely ones to benefit from transport improvements by increasing their ability to sell over a larger market area”, (Holl, 2004b:539);
 - da organização da produção e da estrutura da oferta – não raro o transporte é encarado, para muitas empresas, como “(...) an input factor in the production process (...)”, (Holl, 2004b:539); neste particular, uma redução dos custos de transporte pode reflectir-se, directamente, no planeamento da produção “(...) as reductions in the cost of an input can lead to a substitution effect and a scale effect”. Na verdade, uma redução total dos custos permite o aumento da produção, a expansão da área de mercado e, conseqüentemente, favorece o aparecimento de

economias de escala (Rietveld e Bruinsma, 1998). Como exemplo do efeito de substituição, Holl (2004b:539) refere o “(...) outsourcing, where lower transport costs can make it economical for the firm to buy-in intermediate inputs that were formerly produced “in house”. Outro exemplo decorre das perspectivas que se abrem às empresas por via da reorganização dos processos de produção e de distribuição: custos de transporte mais baixos possibilitam o encerramento de determinadas unidades de produção ou de centros de distribuição, passando aquelas a operar a partir de quaisquer outros locais que se julguem circunstancialmente mais oportunos para servir as regiões em apreço;

- da logística – regra geral, os estudos directamente relacionados com os impactes económicos das infraestruturas de transporte colocam uma atenção especial nos custos, dando como principais alvos de tais investimentos a economia, quer dos custos de operação dos veículos, quer dos tempos de percurso (Holl, 2004b). Diamond e Spence desenvolveram no Reino Unido, em 1989, um trabalho de investigação sobre a temática da localização industrial, concluindo que para algumas empresas deste sector os custos de transporte representavam, apenas, uma pequena proporção dos custos totais desvalorizando, por conseguinte, quaisquer expectativas que pudessem vir a ser criadas pelo investimento em tais infraestruturas. No entanto, “(...) traditional cost estimates do not take into account attributes like flexibility and reliability, nor indirect effects of how increased speed, flexibility and reliability affect the scheduling and organisation of activities”, (Holl, 2004b:539). Na realidade, o investimento em infraestruturas de transporte pode, inclusivamente, fazer diminuir a incerteza associada a algumas operações por via de uma redução da variância, quer dos custos de transporte, quer dos tempos de percurso (Rietveld, 1994). O grau de rigor a que as empresas se devem obrigar em termos de estratégia de mercado, de especialização, e de competitividade, aliado ao aumento da rapidez, segurança e fiabilidade dos transportes, permitem àquelas adquirir uma outra percepção das oportunidades que se lhes colocam, no quotidiano, em matéria de localização espacial e de organização logística (Rietveld e Bruinsma, 1998). Além do mais, “(...) in addition to considerations of speed and reliability, flexibility is an important factor that influences in particular mode choice between truck, rail, ship or air transportation”, (Holl, 2004b:540).

1.3.2 Transporte e Mercado de Trabalho

Segundo Holl (2004b:540), “(...) there are potentially important effects from transport improvements regarding the size of the regional labour market area and firm’s access to specialised labour skills (...)”; interação que para Vickerman (2000:15) se verifica em dois planos distintos: “(...) first, labour is a major input to all activities and is, in most cases, locationally specific in that it has to be physically present for the activity to take place. Secondly, transport affects labour both as an input to production (commuting), and as an input to other activities (social, leisure, etc.) which constitute the final demand for activities”.

1.3.3 Transporte e Mercado Imobiliário

A constatação dos impactes que uma diminuição dos custos dos transportes, em geral, e dos movimentos pendulares, neste particular, podem vir a ocasionar, acaba por colocar em evidência a complexidade dos fenómenos que lhe está subjacente: qualquer acção que naquele sentido se imprima dá origem a um leque de reacções; que por sua vez interagem com as acções de início gerando novas reacções; e assim sucessivamente como em qualquer sistema dinâmico (Rietveld, 1994). Assim se compreendem as respostas dadas neste contexto, e quase em simultâneo, pelo mercado de trabalho e pelo da habitação, muito embora dependentes “(...) on the degree of slack in both of these markets which will determine whether prices change rapidly or slowly”, (Vickerman, 2000:16).

2 Eixo Urbano da Beira Interior: Guarda – Covilhã – Castelo Branco

A Beira Interior, “(...) devido à sua história económica e ao enquadramento periférico da sua situação geográfica, tem acumulado um conjunto de debilidades que, pela sua magnitude e pelo seu enraizamento na cultura económico-institucional, assumem características marcadamente estruturais, o que, desde logo, remete para horizontes de longo-prazo (...) qualquer tentativa séria e potencialmente bem sucedida de alteração, em substância, do [seu] perfil e da [sua] dinâmica económica (...), que permita renovar e aprofundar os factores de competitividade regional”, (Grupo de Trabalho sobre o Distrito de Castelo Branco, 2003:73). O comportamento demográfico da região, por exemplo, assenta num conjunto de factores estruturais comuns a tantas regiões

periféricas do interior do país: consequência dos sucessivos surtos emigratórios a partir da década de 50 do século passado a Beira Interior cedo se viu confrontada com um quadro globalmente recessivo que tem provocado o esvaziamento populacional do território, sobretudo dos grupos etários em idade activa e fértil.

No entanto, esta trajectória negativa de crescimento populacional não afectou por igual, nem as respectivas NUT III nem os concelhos que as vertebram: o decréscimo populacional tem vindo a manifestar-se mais nos espaços de cariz rural do que nos que se agrupam, por exemplo, em torno de cidades como a Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco. De acordo com o Censo de 2001 só a população destes cinco concelhos perfaz 193.370 indivíduos, isto é, 57.4% da população da Beira Interior; o que representa, relativamente a 1991 (186.172 indivíduos), um aumento de 3.9% (7.198 indivíduos). O respectivo Saldo Fisiológico regista – 6.010; o que se reflecte num Índice de Atracção de + 13.208 indivíduos. A área geográfica deste conjunto é de 3.543 km²; o que significa uma densidade populacional de 54.6 hab/km² valor que, ainda assim, está 21.1 pontos acima do da Beira Interior. Esta realidade, que muito contribui para esbater os efeitos negativos do despovoamento que, globalmente, afecta a região ajuda, de igual modo, a realçar o efeito polarizador destes concelhos: Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco constituem o que se apelida de Eixo Centro Interior (Caramelo, 1998) ou Eixo Urbano da Beira Interior (CCRC, 1998; Costa, 2000).

Na opinião de Gaspar (1993)², “(...) da Guarda a Castelo Branco desenha-se um eixo funcional apoiado em centros urbanos com algum dinamismo e diferentes especializações, que facilmente poderiam promover uma estratégia conjunta no sentido de explorarem complementaridades e sinergias³: Guarda, [Belmonte,] Covilhã, Fundão e Castelo Branco, além de globalmente terem uma diversificada base industrial⁴, têm

² Citado por Costa (2000:285).

³ Precisamente “(...) um ponto forte da região e, em particular das [respectivas] cidades, é a existência de uma cultura empresarial local que permitiu, mesmo em períodos de crise, que (...) [estas] reforçassem a sua posição em alguns ramos produtivos (...), ao nível nacional e internacional”, (Costa, 2000:411).

⁴ Segundo dados fornecidos, via e-mail, pelo NERGA (Núcleo Empresarial da Região da Guarda) em 14 de Janeiro de 2003 e pelo NERCAB (Associação Empresarial da Região de Castelo Branco) em 22 de Outubro de 2003, na Guarda existe um Parque Industrial com uma área total de 76.365 m²; na Covilhã há três zonas Industriais: Canhoso, Tortosendo e ParkUrbis – que perfazem 906.900 m²; no Fundão a Zona Industrial tem uma área de 519.380 m²; e em Castelo Branco, a Zona Empresarial de Alcains e a Zona Industrial de Castelo Branco totalizam 1.693.900 m². Simultaneamente, a Guarda planeia a construção – junto à *confluência* da A.23, IP.5 e Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa – de uma Plataforma Logística

razoável equipamento comercial, actividades (públicas e privadas) de apoio à agricultura, além de uma universidade e dois politécnicos (públicos), o que é suficiente para evidenciar as vantagens da estratégia conjunta”. Aliás, este eixo urbano há muito que vem sendo apontado como de capital importância para o desenvolvimento integral da Beira Interior. Para a antiga CCRC (1998:2) estes sistemas territoriais urbanos “(...) são a (...) forma de “inventar” as cidades grandes que não temos, de estabelecer as complementaridades e a cooperação que se tornam urgentes, de fortalecer um espaço regional essencial para uma adequada organização do país, mas que tem dificuldade em ser reconhecido por quem se rende às pressões, cada vez mais desequilibradoras, das áreas metropolitanas”. A proximidade entre as cidades e o seu alinhamento ao longo, quer da A.23 quer da Linha da Beira Baixa, tem um efeito de vertebração territorial muito importante para a definição de estratégias de complementaridade, não só entre si como também com os territórios envolventes: concentrando um número razoável de funções de nível superior estas cidades cedo se afirmaram como importantes centros regionais de emprego e de prestação de serviços; no entanto, urge reclassificar a rede, capilar, de acessibilidades, de modo a facilitar a expansão das actividades também pelos espaços intersticiais fortalecendo, em consequência, o próprio eixo.

Todavia, não podemos deixar de sublinhar alguns constrangimentos na constituição e na consolidação do Eixo Urbano da Beira Interior e decorrentes, precisamente, do traçado da própria A.23. Por um lado, o nível de acessibilidade *nodal* proporcionado pela Auto-Estrada não deixará de conferir “(...) diferentes graus de oportunidade ao território, dependendo naturalmente, do número e da localização dos nós”, (Costa: 2000:410). Neste sentido, e por muito paradoxal que tal possa parecer, os actuais 15 nós da A.23, entre Guarda Sul e Castelo Branco Sul, podem vir a converter-se em outros tantos obstáculos ao desenvolvimento harmonioso de todo o eixo se cada um deles não for devidamente enquadrado na hierarquização das redes regional e local concebidas, em princípio, de forma a evitar, ou a esbater, eventuais efeitos de marginalização assim induzidos no território intersticial. Caso contrário, “(...) corre-se o sério risco de (...) tal coluna dorsal vir a contribuir para suportar um território desvertebrado, cada vez mais despovoado e em processo de desertificação, qual esqueleto de onde se quererá sair e, agora, com a ajuda da auto-estrada”, (Grupo de Trabalho sobre o Distrito de Castelo

de Iniciativa Empresarial com uma área de 96 hectares, enquanto Castelo Branco reivindica, para breve, o projecto de um novo Parque Empresarial.

Branco, 2003:237). Por outro lado, há que tomar em consideração o *efeito de túnel* induzido por este tipo de infraestruturas de transporte: “(...) se a auto-estrada surge como um elemento fundamental para a ligação ente as várias cidades do centro-interior, ela pode também aumentar os efeitos de marginalização dos territórios envolventes, pois vem reforçar o efeito de polarização dos centros urbanos”, (Costa, 2000:410). Mas não só: “(...) aumenta, assim, a mobilidade do exterior para a região mas, também, da região para o exterior, potenciando o efeito de atracção de pessoas e investimentos à região mas, reciprocamente, expondo a região e as suas gentes às forças centrífugas exercidas pela polarização exercida por outras regiões e centros mais desenvolvidos, podendo acentuar o estrutural surto migratório e o endémico quadro recessivo que se vem fazendo sentir nas últimas décadas”, (Grupo de Trabalho sobre o Distrito de Castelo Branco, 2003:237).

A realidade, porém, é que a Auto-Estrada da Beira Interior, dotada de um nó a cada 6 a 7 quilómetros, tem vindo a registar, desde a sua abertura, um aumento gradual de tráfego: entre Julho de 2003 e Julho de 2004, por exemplo, a média diária de veículos passou de 8.546 para 9.318 (mais 9.0%)⁵. Esta dinâmica não é, aliás, totalmente imprevista - de acordo com o PNDES (Plano Económico de Desenvolvimento Económico e Social) foram identificados, para o período 2000-2006, quatro grandes desafios em matéria de transportes (MES, 2000:5): “Integração internacional do País, em particular no espaço europeu e ibérico e integração da economia nos processos de globalização; Reforço do sistema urbano nacional e da sua capacidade atractiva e competitiva; Reforço da coesão e solidariedade internas; Aposta prioritária na logística”.

Consequentemente, estes desafios permitiram definir outros tantos objectivos (MES, 2000:6): “Criar condições, a nível do sistema de transportes e respectivas infraestruturas, para o aumento da produtividade e da competitividade das empresas portuguesas e para a sua maior integração no mercado global, privilegiando uma abordagem integrada da mobilidade respeitadora do ambiente e do ordenamento do território; Criar condições para o desenvolvimento em Portugal de uma plataforma de serviços que vocacione o país para o papel de rótula de articulação dos transportes de

⁵ Dados avançados pela SCUTVIAS ao Jornal do Fundão – Edição n.º 3.021, de 9 de Julho de 2004.

longo curso entre a Europa, a América, a África e o Extremo Oriente; Contribuir para a melhoria da qualidade de vida nas zonas urbanas; Melhorar as acessibilidades que se traduzam num reforço da coesão e solidariedade internas”.

O POAT (Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes), apontado como um dos instrumentos privilegiados para alcançar tais objectivos, desenvolve-se, precisamente, em torno de quatro eixos (prioritários) de intervenção (MES, 2000:7): “Integração dos Corredores Estruturantes do Território na Rede Transeuropeia de Transportes; Reforço da Coordenação Intermodal; Reforço da Coesão Nacional; Promoção da Qualidade, Eficiência e Segurança do Sistema de Transportes”.

Segundo o MES (2000:7) necessariamente que a estes eixos prioritários de intervenção terão de ser associados diversos contributos das componentes sectoriais desconcentradas regionalmente “(...) no reforço das acessibilidades ao nível regional, consubstanciando assim uma orientação política de concretização de um modelo de intervenção que assegure a concertação entre objectivos sectoriais e territoriais, adequando o investimento às necessidades das populações”; e de entre as Medidas apontadas para a plena prossecução de cada Eixo (prioritário) de Intervenção, sublinhamos (MES, 2000:9):

- Medida 1.1 – Promover a Conclusão de Projectos Prioritários: “(...) modernização dos eixos transversais ferroviários, nomeadamente a Linha da Beira Baixa”; “(...) concretização da (...) transversal que liga o Litoral Centro a Espanha (Aveiro-Vilar Formoso) e (...) [da] Diagonal do Tejo (constituída pelo IP.6 e pelo IP.2 entre Gardete e Guarda)”.
- Medida 1.2 – Acelerar a Construção dos Eixos Transversais e Diagonais Estruturantes: conclusão do “(...) eixo longitudinal ao longo do interior do território (IP.2), (...)”.
- Medida 2.2 – Desenvolver a Rede Complementar Rodoviária. “Esta medida respeita à realização de obras de construção, modernização e articulação da Rede Rodoviária Nacional, envolvendo um conjunto de intervenções nos itinerários da rede complementar”.

- Medida 2.3 – Desenvolver uma Rede Nacional de Logística: “(...) implementação de uma rede de Plataformas Logísticas Regionais”; “(...) reorganização da micro-logística nas (...) cidades médias”.
- Medida 3.1 – Desenvolver Ligações Ferroviárias entre Centros Urbanos: “(...) modernização ferroviária de importância regional (...)”.
- Medida 3.2 – Melhorar as Ligações Rodoviárias entre Centros Urbanos e Nós e Variantes: “(...) intervenções em estradas nacionais de ligação aos núcleos urbanos”; “(...) construção de variantes aos centros urbanos”; “(...) construção de nós e da ligação destes à rede estruturante”.

Estas Medidas configuram um quadro de acessibilidades nacional e regional extremamente importante que, ao inserir o Eixo Urbano da Beira Interior num dos Corredores Estruturantes do Território Nacional, não deixará de influir na sua consolidação. Aliás, o futuro da região parece ligado ao deste Eixo Urbano, e surgem localmente alguns sinais que configuram um cenário de desenvolvimento; para já, podemos constatar:

- que o razoável crescimento da população, o saldo fisiológico negativo e o expressivo índice de atracção garantem um comportamento demográfico bem distinto do quadro regional globalmente recessivo;
- que os concelhos da Guarda a Castelo Branco revelam uma crescente preocupação em matéria de actividades de apoio à agricultura, de apetrechamento em equipamentos comerciais e de consolidação de uma base industrial diversificada;
- que as cidades da Guarda a Castelo Branco concentram um número assinalável de funções de nível superior que as afirmam como importantes centros regionais de emprego e de prestação de serviços;
- que as infraestruturas de transporte existentes contribuem, na medida do possível, para expandir as diversas actividades pelos espaços intersticiais e, consequentemente, para fortalecer a coesão do próprio eixo;
- que as infraestruturas de transporte já projectadas permitirão incrementar a mobilidade, não só ao longo do eixo como também deste para o *exterior*, e vice versa.

Precisamente a inexistência e/ou a ineficácia de adequadas acessibilidades para/do *exterior* têm sido apontadas, pelos responsáveis locais, como o principal obstáculo ao desenvolvimento do Eixo Urbano da Beira Interior – em particular, e da Beira Interior – em geral, isolando este espaço, tornando-o cada vez menos atractivo aos investimentos geradores de emprego e de riqueza, e conferindo-lhe uma instabilidade económica difícil de ultrapassar (Silva, 1996). Embora no respeito pelo princípio da equidade territorial estamos em crer, no entanto, que a sustentabilidade de qualquer pedido de intervenção nesta matéria sairá reforçada se se conhecer previamente, com razoável grau de fiabilidade, a sensibilidade que revelem, nesta matéria, os principais empresários a operarem na região.

3 Postura dos Empresários: as Entrevistas (Silva, 2005a)

3.1 Aspectos Metodológicos

“There is still little knowledge on the precise micro-economic importance of transport infrastructure. On the one end, it is argued that industries are becoming increasingly footloose in a context of decreasing transport costs and a growth in non-material flows. On the other hand, industrial reorganisation towards more time-based philosophies such as “just-in-time” or “quick-response” management heavily relies on efficient transport”, (Holl, 2001:150).

Trabalhos conduzidos recentemente por Holl (2001) na Península Ibérica vieram mostrar que, ao nível das regiões, as empresas preferem instalar-se em locais que não distem mais de 10 km de um importante eixo rodoviário. No entanto, e segundo a autora, para além do carácter relevante desta constatação nada de mais concreto se pôde adiantar. Em primeiro lugar porque a informação disponível não contemplava determinadas características, potencialmente importantes, a respeito dos municípios e dos empresários: “(...) the techniques employed to control for such “unobservable” heterogeneity can only give an overall estimate of the importance of “unobservable” factors, but this unfortunately does not allow identifying them”, (Holl, 2001:150). Em segundo lugar porque as decisões de localização continuam a ser apenas uma das muitas vertentes da estratégia empresarial em matéria de transporte: a qualidade das infraestruturas, por exemplo, pode desempenhar um papel de charneira, tanto ao nível da gestão da produção como ao da definição das áreas de mercado. Deste modo, o

transporte tem de ser analisado no contexto mais amplo da organização espacial das empresas. No entanto, também aqui nos confrontamos com algumas limitações: “(...) there exists little empirical knowledge and there is a need for a better firm level understanding of the role of transport in firm’s spatial organisation”, (Holl, 2001:151).

Face a estes argumentos decidimos concentrar a nossa atenção na forma como as infraestruturas de transporte interagem localmente, em primeiro lugar nas decisões locativas das empresas e, em segundo lugar, nas respectivas estruturas organizativas. Para tal, e porque seria necessário recolher informações detalhadas, sobretudo de natureza qualitativa, decidimos que a abordagem às *nossas* empresas seria efectuada por intermédio de entrevistas directamente às respectivas Administrações ou a quem estas delegassem. Este foi o método que nos pareceu mais expedito para identificar os impactes que, localmente, se tornaram perceptíveis aos empresários e resultantes, precisamente, do investimento, ou na melhoria das actuais ou na construção de novas infraestruturas de transporte.

3.2 Selecção das Empresas

A selecção das empresas para inclusão no nosso estudo teve por base dois critérios: a área geográfica e o VAB – Valor Acrescentado Bruto. Foram seleccionadas, apenas as empresas pertencentes ao conjunto das quatro NUT III da Beira Interior, isto é, aos Distritos da Guarda e de Castelo Branco. Tratando-se de um estudo multi-sectorial pareceu-nos que o Volume de Negócios (Vendas e/ou Facturação), que representa, unicamente, uma das características da actividade empresarial, não seria o critério mais adequado para hierarquizar as empresas; o VAB, por sua vez, que *internaliza* todas as despesas e reflecte a riqueza gerada, surgiu-nos como o critério mais equitativo para tal propósito. Aliás, a importância que este conceito assume, tanto no sistema fiscal como nos fluxos financeiros intracomunitários corrobora esta nossa opção (EXPRESSO, 2002).

As empresas foram seleccionadas a partir do Suplemento da Edição n.º 1.564 do EXPRESSO, de 19 de Outubro de 2002, com o título genérico: “As 1000 Maiores. Análise e Listagem das Maiores Empresas Portuguesas. Edição 2002”. Este semanário edita anualmente um suplemento com informação actualizada das 1.000 maiores

empresas em Portugal hierarquizando-as todas pelo VAB, mas também em grupos de 25 de acordo com: o sector de actividade, o crescimento do VAB, o activo líquido, o volume de negócios, os capitais próprios, os resultados líquidos, o número de trabalhadores, a produtividade, a autonomia financeira, a rentabilidade dos capitais próprios, e a rotação do activo.

Nos Distritos da Guarda e de Castelo Branco foram seleccionadas 17 empresas, tantas as que constavam da listagem geral. De início, cada um dos Conselho de Administração foi contactado por carta, fax ou correio electrónico, para explicar os objectivos do trabalho de investigação e para solicitar a marcação de uma entrevista. Seguiram-se vários telefonemas para estabelecer contactos pessoais e para acertar, de comum acordo, a data e a hora do encontro. As entrevistas decorreram nas instalações de cada uma das empresas, ou com elementos do Conselho de Administração ou com alguém por eles designado: Director Executivo, Director Administrativo e/ou Financeiro, Director de Logística, etc..

3.3 Estrutura das Entrevistas

As infraestruturas de transporte desempenham um papel muito importante na estrutura organizativa das empresas. Por este motivo “(...) it is important that the in-depth analysis takes into account these complexities by looking at different types of firm’s functions, different elements of the cost structure and the influence of transport infrastructure on firm’s network linkages”, (Holl, 2001:165). Por isso mesmo preocupamo-nos em recolher informações, tão detalhadas quanto possível, que permitissem, não só analisar as decisões locativas das empresas e as respectivas estruturas de ligação a *montante* – aos fornecedores de matérias primas, e a *jusante* – aos clientes, mas também evidenciar os principais sistemas de transporte envolvidos.

Para tal socorremo-nos de entrevistas, estruturadas com base em cerca de 50 questões que funcionavam como guia; isto é: caso o nosso interlocutor, de forma espontânea, abordasse um tema relacionado com uma questão subsequente esta já não seria colocada. Esta metodologia permitiu ao entrevistado discorrer livremente sobre todas as questões, e ao entrevistador explorar detalhes que, no decorrer da conversa, se revelaram pertinentes. Deste modo, conseguimos assegurar em cada entrevista uma

cobertura integral dos temas sob investigação, e no cômputo geral, uma comparação mais fácil de todas as respostas. Ao longo de quase 50 questões os nossos interlocutores eram convidados a pronunciar-se sobre 3 temas principais; nomeadamente:

- as características da empresa e os principais factores locativos;
- as características das ligações a *montante* – aos fornecedores de matérias primas, e a *jusante* – aos clientes;
- as infraestruturas de transporte e os modos de transporte utilizados⁶: a importância das infraestruturas de transporte, como factor locativo e nas ligações a *montante* e a *jusante*; e o impacte de eventuais alterações aos níveis de acessibilidade, nos custos de transporte e nas ligações a *montante* e a *jusante*.

3.4 Resultados Apurados

A partir do Suplemento da Edição n.º 1.564 do EXPRESSO seleccionámos, numa primeira fase, 17 empresas dos Distritos da Guarda e de Castelo Branco - tantas as que faziam parte da listagem geral. Entre elas encontrava-se a Hidrocenal – Energia do Centro (Guarda) e a Rodoviária da Beira Interior (Castelo Branco) que logo foram excluídas: a primeira porque se dedicava ao transporte e à distribuição de energia, e a segunda porque se encarregava do transporte de passageiros.

O nosso conjunto de partida é então constituído por 15 empresas em representação de vários sectores de actividade: Indústrias de Lacticínios; Fabricação de Pasta, Papel e Cartão; Preparação e Fiação de Fibras, Tecelagem e Acabamentos; Indústria de Máquinas e Aparelhagem Eléctricas; Comércio a Retalho de Produtos Alimentares; Artigos de Vestuário; Construção de Obras Públicas; Indústrias Extractivas; Indústria de Produtos de Cereais e Leguminosas; e Indústria de Produtos Químicos Industriais. Deste conjunto fazem parte:

- 3 empresas (20.0%) fundadas antes de 1930, 3 (20.0%) na década de 1960-69, 4 (26.7%) na de 1970-79, 4 (26.7%) na de 1980-89, e 1 (6.7%) após 1990;

⁶ A nossa intenção não é avaliar, estatisticamente, o impacte local das infraestruturas de transporte, mas antes o nível de importância que os principais empresários a operarem na região lhes atribuem.

- 1 empresa (6.7%) com menos de 100 trabalhadores, 11 (73.3%) com mais de 100 e menos de 500, e 3 (20.0%) com mais de 500;
- 15 empresas cujo VAB (142.915) totaliza cerca de 12.5% do da Região Centro (1.143.780) e 1.0% do de Portugal (14.303.053), (EXPRESSO, 2002).

Algumas empresas não quantificam, ou o peso ou o valor da quantidade anual de matérias-primas e/ou de produtos finais que manuseiam, ou porque não têm informação suficientemente desagregada, ou porque é sua política não revelar tais dados.

Os mercados principais simultaneamente de compra de matérias-primas (e/ou de produtos intermédios) e de colocação de produtos finais situam-se em: Portugal, Espanha, França, Itália, Países Baixos, Alemanha, e Inglaterra; há empresas que adquirem matéria-prima também na República Checa (2 – 13.3%) e na África do Sul (1 – 6.7%), e outras que colocam os seus produtos: 1 (6.7%) na Escandinávia (Finlândia, Dinamarca, Noruega e Suécia), 1 (6.7%) na Tailândia, 2 (13.3%) na China, 2 (13.3%) no Japão, e 2 (13.3%) nos EUA (em ambas as costas).

Apenas 2 empresas (13.3%) utilizam o modo ferroviário, e só como parte da respectiva solução global de transportes:

- a Portucel Tejo – Empresa de Celulose do Tejo (Castelo Branco), para fazer chegar a Cacia a totalidade da produção com esse destino (50.000 ton / 20 milhões de euro anuais);
- a Fábricas Lusitana – Produtos Alimentares (Castelo Branco), para receber 40% das matérias-primas (trigo, fosfatos, açúcar e cacau) provenientes de Lisboa (12.000 ton / 2.4 milhões de euro anuais).

Todas as empresas acabam por utilizar o modo rodoviário, por vezes também como forma de ligação aos portos nacionais – como são os casos da Portucel Tejo – Empresa de Celulose do Tejo, da Coficab Portugal - Companhia de Fios e Cabos (Guarda) e da Beralt Tin Wolfram – Portugal (Castelo Branco); no entanto:

- a *montante*: apenas a Torre – Sociedade de Confecções (Castelo Branco) e a Manuel Rodrigues Gouveia (Guarda) admitem recorrer, em parte, a frota própria (13.3%); a Portucel Tejo e a Coficab Portugal - Companhia de Fios e Cabos, recebem a totalidade da matéria prima em transporte dos próprios fornecedores (13.3%); a Dura Automotive Portuguesa (Guarda), a Joalpe – Indústria de Expositores (Castelo Branco) e a Dielmar (Castelo Branco) recorrem, unicamente, a empresas especializadas (20.0%); as restantes empresas (53.3%) optam por soluções mistas consoante o local de origem e/ou o tipo de matéria-prima;
- a *jusante*: apenas a Dura Automotive Portuguesa admite recorrer, em parte, a transporte dos próprios compradores (6.7%); só a Irmãos Costa Pais (Castelo Branco) expedem, na totalidade, em frota própria (6.7%); a Fábricas Lusitana – Produtos Alimentares, a Portucel Tejo, a Coficab Portugal - Companhia de Fios e Cabos, a Danone Portugal (Castelo Branco) e a Beralt Tin Wolfram – Portugal recorrem, unicamente, a empresas especializadas (33.3%); as restantes empresas (53.3%) optam por soluções mistas consoante o local de destino e/ou o tipo de produto – por exemplo, algumas utilizam frota própria, ou para assistir clientes muito próximos ou para atender encomendas de *última* hora.

O reflexo do peso dos transportes nos custos, quer das matérias-primas, quer dos produtos finais, é variável, entre 0% e 30%; mas a maioria das empresas (53.3%) estima valores entre 5% e 10%.

O processo de encomendas, a *montante* e a *jusante*, varia consoante o local e/ou o tipo de mercadoria: em muitos casos (80.0%) é utilizada uma solução mista entre o fax (65.0%) e os meios electrónicos (35.0%), mas também há situações totalmente *ancorados*, ou (ainda) no fax (16.7%) ou (já) nos meios electrónicos (3.3%). Em regra, as empresas justificam a utilização do fax com a necessidade de uma troca rápida de documentos por ocasião da assinatura dos contratos; no entanto, admitem aderir aos processos electrónicos, progressivamente, conforme os forem dominando.

Se os transportes fossem mais económicos ou se houvesse melhores acessibilidades, 7 empresas (46.7%) admitiam procurar locais diferentes dos habituais para as matérias-primas e/ou para os produtos finais, sobretudo na: Eslováquia, Polónia, Roménia, Turquia, Coreia, e Canadá. As restantes 8 empresas (53.3%), porque sentem a sua

posição já consolidada no mercado, não vêm aí qualquer vantagem acrescida; referem, no entanto, que uma melhoria das acessibilidades tornaria inequivocamente os produtos acabados mais competitivos porque entregues mais rapidamente e a custos inferiores.

Os actuais requisitos de acessibilidade são, em larga maioria, a rede principal e complementar de estradas que atravessa a região e que permite a ligação, por um lado ao litoral do país e, por outro, ao interior de Espanha; poucas são as empresas que utilizam as Linhas de Caminho de Ferro da Beira Alta e da Beira Baixa.

Em matéria de reivindicações as atenções concentram-se, em regra (74.3%), na rede rodoviária, actual e projectada⁷: a beneficiação que urge finalizar e as promessas, sucessivamente adiadas, de novos investimentos que impedem as ligações mais rápidas ao Porto, a Coimbra e a Espanha. Em alguns casos (17.1%) sugere-se uma articulação diferente entre as autoridades competentes para melhorar as condições de circulação e de gestão logística das mercadorias nas Linhas da Beira Alta e da Beira Baixa essenciais para as ligações, não só ao território nacional mas também a Espanha⁸. Apenas em 8.6% das situações se refere, em concreto, a necessidade de ligações aéreas.

46.7% das empresas admitem necessitar de condições especiais para o transporte e/ou o acondicionamento das matérias-primas, e/ou dos produtos finais; no entanto, e em regra, esta responsabilidade é partilhada com empresas profissionais de transporte de mercadorias que, a este propósito, oferecem todas as garantias necessárias.

Todas as empresas possuem contabilidade organizada em matéria de transportes.

Quando inquiridos sobre os motivos que estiveram na base da decisão em sediar as respectivas empresas na Beira Interior, os empresários indicam:

- 66.7% - quase exclusivamente razões de tradição/familiares;
- 13.3% - a proximidade às fontes de matéria-prima;

⁷ As entrevistas tiveram lugar durante o primeiro semestre de 2003, altura em que a A.23 ainda não se encontrava totalmente aberta ao tráfego; em falta estava o troço entre Gardete e Castelo Branco (concluído imediatamente em Julho) e o *segundo* túnel sob a Gardunha (concluído logo em Dezembro).

⁸ Concretamente, alguns empresários referem as dificuldades para saberem, em cada momento, onde se encontra a carga que, por essa via, expediram.

- 13.3% - a localização inicial das empresas *originais*, entretanto adquiridas;
- 6.7% - a necessidade de resposta atempada às solicitações do principal cliente.

4 Conclusão (Silva, 2005b)

Os dados acabados de apresentar sugerem algumas reflexões; nomeadamente:

- a maioria das empresas não utiliza o modo ferroviário como solução de transportes. As razões invocadas centram-se nas dificuldades para saberem, em cada momento, onde se encontra a carga que, por essa via, expedem;
- as empresas da Beira Interior preferem adoptar soluções mistas para o transporte rodoviário de mercadorias;
- caso os transportes fossem mais económicos ou se houvesse melhores acessibilidades a maioria das empresas não sentiria particular interesse em procurar novos mercados, ou para adquirir as matérias-primas ou para colocar os produtos finais, sobretudo porque sentem a sua posição no mercado já consolidada. Admitem, no entanto, que tais medidas não deixariam de tornar os produtos acabados mais competitivos porque entregues mais rapidamente e a custos inferiores;
- as acessibilidades mais reclamadas pertencem à rede nacional de estradas, muito em particular aos troços que ligam as empresas aos nós mais próximos de acesso às Auto-Estradas, aos Itinerários Principais e Complementares, e às Estações de Caminho de Ferro. Segundo parece, o investimento sobre a rede viária do primeiro nível não é acompanhado por esforço proporcional sobre a do segundo nível, maioritariamente da responsabilidade dos municípios;
- em regra, tais melhorias proporcionariam economias de tempo que, de tão pequeno impacte no cômputo geral, não se nos afiguram significativas perante o desejo de conquista de novos mercados: Eslováquia, Polónia, Roménia, Turquia, Coreia, e Canadá;
- no fundo, o que parece estar em causa não é tanto a diminuição dos custos de transporte mas antes a serventia proporcionada com a disponibilização de melhores acessibilidades⁹;

⁹ Muito embora não haja um cálculo explícito tal não deixa de representar, objectivamente, uma redução de custos. Ou seja: para os nossos interlocutores esta é uma preocupação de natureza, mais qualitativa do que quantitativa.

- parece-nos que só se terão localizado/resistido na Beira Interior as grandes empresas para as quais os investimentos em infraestruturas de transporte, sobretudo as ferroviárias e as aéreas, não são de capital importância para o normal desenrolar das actividades; ou, analisando sob outro prisma, *é como se* os maiores empresários a operarem na região se tivessem adaptado/conformado com os níveis de acessibilidade existentes procurando, neste contexto, a gestão corrente dos negócios;
- quando nos decidimos pela metodologia dos contactos directos com as empresas para tentar identificar os impactes que, ao nível local, se tornaram perceptíveis aos empresários e resultantes do investimento, ou na melhoria das actuais ou na construção de novas infraestruturas de transporte, preparamo-nos para a eventualidade dos nossos interlocutores se sentirem inclinados a defender, à partida, uma correlação positiva entre tais investimentos e o desenvolvimento do próprio negócio, sobretudo por daí não lhes advir qualquer custo directo mas apenas um possível ganho. No entanto, muito embora alguns dados possam levantar a suspeita de que o Transporte pode ser suficientemente relevante para que a decisão locativa seja tomada com base em factores racionais mais do que em factores emocionais, a realidade é que de entre as grandes empresas que investigámos muitas delas atribuem a localização actual a questões quase exclusivamente de ordem familiar/tradição;
- as características individuais, a localização geográfica e o relacionamento com o meio envolvente não parecem configurar um padrão de localização comum a qualquer teoria. Logo, estamos convictos de que as actuais condições de acessibilidade e de transporte na Beira Interior também não servem, nem de impeditivo nem de incentivo à fixação de grandes empresas.

Esta série de entrevistas teve lugar durante o primeiro semestre de 2003, quando a Auto-Estrada da Beira Interior ainda não se encontrava totalmente aberta ao tráfego. Um ano depois decidimos retomar o contacto com todos os empresários para avaliar o que entretanto mudara, na percepção e/ou na atitude, perante a A.23 agora em pleno funcionamento. Apesar de, em regra, todos acharem ser ainda demasiado cedo para uma avaliação cabal da situação, ainda assim pudemos constatar que:

- em 43.3% dos casos a logística de aprovisionamento e/ou de distribuição das empresas melhorou muito, pouco em 20.0% e nada em 36.7% dos casos;
- de momento não se regista um único caso em que, por esta via, se tenha verificado uma redução significativa dos custos de transporte - apenas em 13.3% se verificaram decréscimos, embora ligeiros;
- em 13.3% dos casos as empresas viram muito incrementados os contactos com os fornecedores e/ou com os clientes, pouco em 23.3% e nada em 63.3% dos casos;
- 66.7% das empresas sentem agora, mais do que no passado, muitas vantagens na localização junto à A.23, poucas em 6.7% e nenhuma em 26.7% dos casos. De entre as principais vantagens apontadas resultam: para todas elas - uma maior fluidez ao longo do Eixo Urbano da Beira Interior; para as empresas que se encontram a Norte - uma ligação mais rápida ao Sul do País; e para as empresas localizadas a Sul - uma ligeira melhoria nas ligações ao Norte do País e à fronteira de Vilar Formoso¹⁰;
- 66.7% das empresas acham que o transporte rodoviário é agora mais importante para o desenrolar da respectiva actividade do que no passado, 6.7% pensam que pouco mais importante é, e 26.7% de entre elas pensam que a importância é a mesma.

Desde 1997 que o semanário EXPRESSO edita anualmente um suplemento com informação actualizada das 1.000 maiores empresas em Portugal hierarquizadas pelo VAB; de então para cá podemos observar que o número médio de grandes empresas na Beira Interior é de 12.7 com um desvio padrão de 2.2, e que apenas 3 de entre elas têm marcado presença constante: Paulo de Oliveira (Castelo Branco / Covilhã), Danone Portugal (Castelo Branco) e A Penteadora (Castelo Branco / Covilhã).

Perante este cenário, ao qual se junta o de muitas outras empresas que, ou cessam a actividade ou se afastam para outras regiões, qual o papel reservado às infraestruturas de transporte na competitividade empresarial – em particular, e no desenvolvimento sustentado da Beira Interior e do seu Eixo Urbano - em geral? A partir das entrevistas parece-nos resultar claro que o investimento na região que tenha por objectivo a melhoria das acessibilidades não pode deixar de ser enquadrado num conjunto mais amplo de outros factores complementares:

¹⁰ Ainda que, neste particular, a melhoria das ligações se sinta mais à fronteira – por estar já concluído o troço da A.25 entre a Guarda e Vilar Formoso, do que ao Norte do País.

- a melhoria das ligações entre as empresas e os principais nós rodoviários e ferroviários na vizinhança - permitindo uma circulação mais rápida e segura de todos os recursos, materiais e humanos¹¹;
- a existência de valências produtivas complementares – ou seja: a existência, na vizinhança, não só de empresas complementares com fortes ligações aos processos produtivos, a *montante* e a *jusante*, mas também de matérias-primas e/ou de produtos intermédios de qualidade, e em abundância;
- a existência de incentivos de *Know-How* – é imprescindível que o sistema local de ensino responda, eficazmente, às necessidades das empresas;
- a existência de valências de enquadramento produtivo – grande parte dos nossos interlocutores refere os poucos apoios que recebem dos Municípios onde se encontram; queixam-se, sobretudo, das dificuldades sentidas para encontrar os terrenos adequados à instalação das empresas, do preço dos terrenos, da morosidade dos processos de licenciamento, e das taxas elevadas que suportam. Outros vão mais longe e afirmam que os contactos iniciais com as autarquias foram de tal forma marcantes, pela negativa, que se tornaram, eles próprios, auto-suficientes, isto é, nem se *lembram* de que existe, na vizinhança, uma Câmara Municipal.

5 Referências Bibliográficas

Aschauer, D. (1989) Is Public Expenditure Productive?, *Journal of Monetary Economics*, 23, 177-200.

Aschauer, D. (1990) Why Infrastructure is Important?, in A. Munnell (ed), *Is there a Shortfall in Public Capital Investment?*, Conference Series No 34, Boston, Federal Reserve Bank of Boston.

Banister, D. e J. Berechman (2000) *Transport Investment and Economic Development*, London, UCL Press.

Cairncross, F. (1997) *The Death of the Distance. How the Communications Revolution Will Change Our Lives*, Harvard, Harvard Business School Press.

CCRC (1998) *O Sistema Urbano Nacional*, disponível através do site: <http://dao.ccr-c.pt>, (ultimo acesso: 14 de Dezembro de 1998).

¹¹ Em regra, todas as empresas apontam a falta de Recursos Humanos, sobretudo dos mais qualificados, como uma das principais limitações ao desenvolvimento regional.

- Costa, E.** (2000) *Cidades Médias e Ordenamento do Território. O Caso da Beira Interior*, Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Letras.
- Diamond, D. e N. Spence** (1989) *Infrastructure and Industrial Costs in British Industry*, London, HMSO.
- EIB** (1998) *Contribution of Major Road and Rail Infrastructure Projects to Regional Development*, Luxembourg, EIB.
- EXPRESSO** (2002) As 1000 Maiores. Análise e Listagem das Maiores Empresas Portuguesas. Edição 2002, in J. Rodrigues (ed), *Suplemento da Edição n.º 1.564 do EXPRESSO*, Lisboa, Lisgráfica.
- Forkenbrock, D. e N. Foster** (1996) Highway and Business Location Decisions, *Economic Development Quarterly*, 10, 3, 239-248.
- Fox, W. e S. Porca** (2001) Investing in Rural Infrastructure, *International Regional Science Review*, 24, 1, 103-133.
- Fujita, M., P. Krugman e A. Venables** (1999) *The Spatial Economy. Cities, Regions and International Trade*, Cambridge, MIT Press.
- Grupo de Trabalho sobre o Distrito de Castelo Branco** (2003) *Beira Baixa, que Futuro?*, Castelo Branco, Governo Civil de Castelo Branco.
- Holl, A.** (2001) *Transport Infrastructure in Lagging European Regions*, Ph.D. Dissertation, Sheffield, University of Sheffield.
- Holl, A.** (2004a) Manufacturing Location and Impacts of Road Transport Infrastructure: Empirical Evidence from Spain, *Regional Science and Urban Economics*, 34, 3, 341-363.
- Holl, A.** (2004b) The Role in Firm's Spatial Organization: Evidence from the Spanish Food Processing Industry, *European Planning Studies*, 12, 4, 537-550.
- Holtz-Eakin, D.** (1993) State Specific Estimates of State and Local Government Capital, *Regional Science and Urban Economics*, 23, 185-210.
- Holtz-Eakin, D. e A. Schwartz** (1995) Infrastructure in a Structural Model of Economic Growth, *Regional Science and Urban Economics*, 25, 131-151.
- Holtz-Eakin, D. e M. Lovely** (1996) Scale Economies, Returns to Variety, and the Productivity of Public Infrastructure, *Regional Science and Urban Economics*, 26, 105-123.
- Izquierdo, R.** (1997) *Gestión y Financiación de las Infraestructuras del Transporte Terrestre*, Madrid, Asociación Española de la Carretera.

- Izquierdo, R. (2003)** Economic Impacts of Infrastructure Investment: the Spanish Infrastructure Plan 2000-2001, in ECMT (ed), *16th International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics*, Budapest, ECMT.
- Lau, S. e C. Sin (1997)** Public Infrastructure and Economic Growth: Time Series Properties and Evidence, *Economic Record*, 73, 125-135.
- Leitham, S., R. McQuaid e J. Nelson (2000)** The Influence of Transport on Industrial Location Choice: a Stated Preference Experiment, *Transportation Research A*, 34, 515-535.
- Lopes, A. (1984)** *Desenvolvimento Regional. Problemática, Teoria, Modelos*, Segunda Edição, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Matos, F. (2000)** *Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional*, Tese de Doutoramento, Covilhã, Universidade da Beira Interior.
- McCann, P. (1998)** *The Economics of Industrial Location: a Logistics-costs approach*, Berlin, Springer Verlag.
- MES (ed) (2000)** *Plano Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000-2006*, Lisboa, Ministério do Equipamento Social.
- Paelinck, J. e J. Kuiper (1995)** Regional Development in Portugal, in Universidade da Beira Interior e Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional (eds), *Seminário Investigação, Inovação e Desenvolvimento Transfronteiriço III*, Covilhã, UBI.
- Preston, J. (2001)** Integrating Transport with Socio-economic Activity. A Research Agenda for the Millennium, *Journal of Transport Geography*, 9, 13-24.
- Reigado, F. (1998)** *XII Aniversário da Universidade da Beira Interior. Oração de Sapiência*, Covilhã, UBI.
- Rietveld, P. (1994)** Spatial Economic Impacts of Transport Infrastructure Supply, *Transportation Research A*, 28A, 4, 329-341.
- Rietveld, P. e F. Bruinsma (1998)** *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*, Berlin, Springer-Verlag.
- Silva, J. (1996)** *Gestão da Rede Escolar em Regiões de Baixa Densidade e Pirâmides Etárias Envelhecidas. O Caso do 1.º Ciclo do Ensino Básico na Região da Cova da Beira*, Tese de Mestrado em Investigação Operacional e Engenharia de Sistemas, Lisboa, Instituto Superior Técnico.

- Silva, J.** (2005a) *As Acessibilidades como Factor do Desenvolvimento de Regiões Periféricas: o Caso da Beira Interior*, Tese de Doutoramento em Transportes, Lisboa, Instituto Superior Técnico.
- Silva, J.** (2005b) *Acessibilidades, Competitividade e Desenvolvimento de Regiões Periféricas na UE. O Caso da Beira Interior*, Covilhã, Observatório para o desenvolvimento Económico e Social do Concelho da Covilhã.
- Smith, D. e R. Florida** (1994) Agglomeration and Industrial Location. An Econometric Analysis of Japanese-affiliated Manufacturing Establishments in Automotive-related Industries, *Journal of Urban Economics*, 36, 23-41.
- Vickerman, R.** (1996) Location, Accessibility and Regional Development: the Appraisal of Trans-European Networks, *Transport Policy*, 2, 4, 225-234.
- Vickerman, R.** (2000) Transport and Economic Growth, in Regional Science Association International (ed), *6th World Congress of the RSAI*, Lugano, RSAI.
- Viegas, J.** (2002) *A Expansão de Infraestruturas: Efeitos Directos e Indirectos, Avaliação, Definição de Prioridades*, Lição proferida no âmbito da disciplina de Políticas e Financiamento de Transportes, do Mestrado em Transportes, Lisboa, Instituto Superior Técnico.
- Weber, A.** (1929) *A Theory of the Location of Industries*, Chicago, Chicago UP.