

O presente trabalho debruça-se sobre a presença de competitividade nas regiões do interior português. Com recurso à construção de um Índice de Competitividade das Cidades, inspirado em Porter (2000), constata-se que as dimensões demográfica, emprego e de conforto são aquelas que oferecem valores mais competitivos associados às regiões do interior português.

# As diferenças de competitividade entre o litoral e o interior português\*

Por Paulo Reis Mourão e Júlio Miguel Coelho Barbosa



Paulo Reis Mourão  
• Departamento de Economia da Universidade do Minho; Núcleo de Investigação em Política Económica - UM



Júlio Miguel Coelho Barbosa  
• Finalista da Licenciatura em Economia da Universidade do Minho

Os índices sintéticos, são um bom medidor do social, pois permitem-nos retirar características sobre determinada região.

O presente trabalho desenvolve uma investigação recente sobre a diferença de competitividade em duas áreas distintas do território português, o litoral e o interior, e pretende aferir sobre as dimensões mais competitivas em cada um dos espaços.

## Definição de competitividade em sentido lato

Chudnovsky e Porta (1990), propõem dois enfoques para definir competitividade: o enfoque microeconómico e o enfoque macroeconómico.

No enfoque microeconómico, estão as definições de competitividade centradas sobre a empresa. São as definições que associam a competitividade à “aptidão de uma empresa no projecto, produção e vendas de um determinado produto em relação aos seus concorrentes”.

No enfoque macroeconómico, competitividade pode ser entendida como “a capacidade de economias nacionais apresentarem certos resultados económicos”.

Continuando na mesma linha de estudo, podemos separar o conceito de competitividade em duas famílias de acordo com Heguenauer (1989):

– *Competitividade como desempenho*, em que a competitividade é, de alguma forma, expressa na participação no mercado (*market-share*) alcançada por uma empresa, num determinado mercado em determinado momento de tempo.

– *Competitividade como eficiência*, onde se pretende traduzir a competitividade através de uma relação matéria-prima – produto, ou seja, a capacidade da empresa transformar matérias-primas em produtos, com o máximo de rendimento.

Para os que advogam a versão *desempenho*, competitividade como um fenómeno *ex-post*, é o resultado de um vasto conjunto de factores, dentro dos quais a eficiência produtiva é apenas mais um factor e nem sempre o mais importante.

Para os que seguem a vertente *eficiência*, a competitividade é um fenómeno *ex-ante*, isto é, um método de desempenho realizado pelas empresas que se traduz nas técnicas por elas praticadas. O desempenho no mercado é, neste caso, uma consequência da competitividade.

## A competitividade das regiões

Internamente, existe entre o litoral e o interior um diferencial de competitividade, cuja imagem tradicional é em favor do primeiro espaço. Porém, até que ponto é que as cidades do interior podem convergir com as do litoral? Poder-se-á começar por “recusar esses espaços (interior) como marginais e adoptar uma visão desses espaços, como espaços de oportunidades” (MEPAT, 1998).

É pertinente aferir o real alcance do conceito de cidade, no que concerne ao território português. Segundo a 158.<sup>a</sup> Deliberação do Conselho Superior de Estatística, de 3 de Julho de 1998, publicada no Diário da República, II.<sup>a</sup> Série, de 11/09/1998 e complementada pela 185.<sup>a</sup> Deliberação do Conselho Superior de Estatística, de 15 de Março de 2000, publicada no Diário da República, II.<sup>a</sup> Série, de 17/04/2000 é considerada freguesia urbana, toda aquela que possua uma densidade populacional superior a 500 habitantes / quilómetro quadrado ou que integre um lugar com população residente superior ou igual a 5 000 habitantes.

Em Portugal, a elevação dos lugares à categoria de cidade (e de vila), é decidida na Assembleia da República, à luz do art. 13.<sup>o</sup> da lei 11/82 de 2 de Junho: uma vila só pode ascender à categoria de cidade quando conte com um número de eleitores, em aglomerado populacional contínuo, superior a 8000, e possua, pelo menos metade dos seguintes equipamentos colectivos:

- instalações hospitalares com serviço de permanência.
- farmácias.
- corporação de bombeiros.
- casa de espectáculos.
- museu e biblioteca.

f) instalações de hotelaria.

g) estabelecimento de ensino preparatório e secundário.

h) estabelecimento de ensino pré-primário e infantários.

À luz do programa NUT II – Região Centro de Portugal, foi publicado um artigo (Carvalho e Sequeira, 1999) onde são analisados os objectivos fulcrais para o desenvolvimento das cidades. Os resultados obtidos salientam que as cidades do interior com maiores índices populacionais poderão ter as características para essa convergência. As cidades médias do interior, tendo por base o número de população residente, têm alguns benefícios em relação aos centros urbanos mais pequenos desse espaço, já que têm uma maior dimensão de aglomeração – escala, qualidade de vida, intensidade de fluxos, comércio e serviços, poder de compra e fontes de informação.

Por outro lado, em relação às grandes cidades do litoral, ainda não sentiram os efeitos de um crescimento económico desordenado e pouco sustentado, que provocou naquelas cidades, poluição, congestionamento rodoviário, altos níveis de criminalidade e processos de marginalização e degradação urbana.

É uma abordagem centrada na população e nas funções urbanas, que acentua os aspectos qualitativos em detrimento dos grandes agregados quantitativos económicos.

Para compreender os factores que estão na base da diferença de competitividade entre as regiões, teremos em linha de conta um outro estudo realizado por José Mendes, em 1999 – “Onde viver em Portugal”, que engloba as dimensões clima, criminalidade, desemprego, habitação, mobilidade, património, poder de compra, poluição, serviços e em que se hierarquizam cinco *clusters*:

Quadro 1 – <i>Clusters de cidades e pontos fortes e fracos</i>			
Clusters	Cidades	Pontos Fortes	Pontos Fracos
1. <sup>o</sup> cidade	Lisboa	Desemprego (1. <sup>o</sup> ), poder de compra (1. <sup>o</sup> ), património (1. <sup>o</sup> ), serviços (1. <sup>o</sup> ) e clima (1. <sup>o</sup> )	Mobilidade (5. <sup>o</sup> ), habitação (5. <sup>o</sup> ) e poluição (5. <sup>o</sup> )
2. <sup>o</sup> cidade	Porto	Poder de compra (2. <sup>o</sup> ), serviços (2. <sup>o</sup> ) e património (2. <sup>o</sup> )	Desemprego (4. <sup>o</sup> ), poluição (4. <sup>o</sup> ) e habitação (4. <sup>o</sup> )
Cidades Médias em Forte Crescimento	Aveiro, Braga, Faro, Leiria, Setúbal e Viseu	Clima (2. <sup>o</sup> ), habitação (2. <sup>o</sup> ), mobilidade (1. <sup>o</sup> ) e desemprego (2. <sup>o</sup> )	Criminalidade (5. <sup>o</sup> ), património (4. <sup>o</sup> ) e serviços (5. <sup>o</sup> )
Cidades Médias em Fraco Crescimento ou Estagnadas	Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Évora, Guarda, Santarém, Viana do Castelo e Vila Real	Criminalidade (2. <sup>o</sup> ), desemprego (3. <sup>o</sup> ), mobilidade (2. <sup>o</sup> ), habitação (1. <sup>o</sup> ) e poluição (2. <sup>o</sup> )	Poder de compra (4. <sup>o</sup> ) e clima (4. <sup>o</sup> )
Cidades em Declínio	Beja e Portalegre	Poluição (1. <sup>o</sup> ) e criminalidade (1. <sup>o</sup> )	Desemprego (5. <sup>o</sup> ), poder compra (5. <sup>o</sup> ), mobilidade (4. <sup>o</sup> ), património (5. <sup>o</sup> ) e clima (5. <sup>o</sup> )

Fonte: Mendes (1999)

Fazendo a comparação das vantagens competitivas baseadas na análise às dimensões mencionadas podemos concluir que:

I – As cidades do litoral apresentam vantagens absolutas em relação às dimensões desemprego, poder de compra e clima e as cidades do interior apresentam vantagens absolutas nas dimensões criminalidade, poluição e custo da habitação.

II – As cidades do interior apresentam vantagens relativas nas dimensões património, mobilidade e serviços.

Para uma actualização dos trabalhos de Mendes (1999) e de Carvalho e Sequeira (1999) impõe-se a necessidade da revisão desses esforços, conjugando as diversas dimensões do conceito de *competitividade* num indicador individual final. A secção seguinte visa responder a essa necessidade.

#### Método alternativo de avaliação da competitividade

Assim, na esteira do que anteriormente foi definido e de acordo com Porter (2000) e com a instituição Beacon Hill Institute (2004), podemos condensar as definições de competitividade territorial como a qualidade de um espaço quando reúne políticas e condições locais que sustentem um nível elevado de rendimento *per capita* e respectivo crescimento.

Portanto, parte-se da tradicional relação

$$Y=f(K,L,Tecnologia)$$

Onde Y representa o nível de *output*, K o nível de Capital e L a dimensão laboral. O crescimento de K, L e do nível tecnológico promove *per si* o crescimento de Y. Assim, um espaço competitivo será aquele que assegure essencialmente o crescimento dos *inputs* (K, L e Tecnologia).

Nesta sequência, com base em Porter (2000), houve o recurso prévio à análise factorial. Desta forma, a partir das variáveis associadas às cidades portuguesas oriundas do documento “Atlas das Cidades de Portugal”, do ano de 2002, foram criados os quatro sub-índices seguintes:

– sub-índice de competitividade demográfica, composto pelas variáveis: Densidade Populacional, Taxa de Crescimento Popu-

lacional, Idade Média dos Residentes(\*), Esperança Média de Vida, Taxa de Mortalidade Infantil(\*) e Percentagem da Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos;

– sub-índice de competitividade laboral, composto pela Taxa de Desemprego(\*), dimensão Laboral das Empresas e Número de Empresários em Nome Individual(\*);

– sub-índice de competitividade empresarial, formado pelas variáveis: Volume de Negócios no Comércio, Capacidade de Alojamento Média nos Estabelecimentos Hoteleiros, Taxa Bruta de Ocupação da Cama, Licenças para Construções Novas, Licenças para Habitação e Visitantes por Museu;

– e sub-índice de competitividade no conforto, composto pelas variáveis: Pessoas por Alojamento(\*), Divisões por Alojamento, Alojamentos sem pelo menos uma Infra-estrutura Básica(\*), Alojamentos Familiares Vagos(\*) e Edifícios Exclusivamente Residenciais.

A criação destes sub-índices a partir das variáveis obedece a três passos:

1.º) cada variável foi normalizada de modo a ser multiplicada por um factor comum a todas as cidades que produzisse uma distribuição (da variável) cujo desvio-padrão fosse de 1 e, em seguida, o valor encontrado para cada cidade foi adicionado de uma constante para que finalmente a variável (cuja distribuição apresentava já um desvio unitário) tivesse também uma média de 5. Assim, os valores ficaram comprimidos num intervalo entre 0 (observações ínfimas) e 10 (observações supremas).

2.º) em seguida, cada sub-índice resultou da média ponderada das variáveis componentes; ressalva-se, no entanto, que as variáveis caracterizadas acima por um asterisco(\*), representando o seu crescimento perda de competitividade, tiveram as suas observações reordenadas, passando a ser caracterizadas pela diferença entre 10 e o valor primitivo (por exemplo, determinada cidade tinha um valor associado à taxa de desemprego de 7,60 – traduzindo um valor acima da média e, portanto, perda de competitividade – lo-

go passou a ter associado o valor de 2,40 – igual à diferença entre 10 e 7,60).

3.º) Por último, os sub-índices resultantes do passo anterior foram normalizados pelo processo apontado no primeiro passo (de modo a devolverem desvios de 1 e médias de 5).

A média aritmética dos quatro sub-índices de competitividade produziu o Índice de Competitividade das Cidades (ICC). Também os valores finais deste índice resultam num valor médio de 5 e num desvio-padrão de 1, segundo o processo de normalização acima sugerido.

Recorreu-se ao conceito de “cidade representativa”<sup>(1)</sup> de modo a que, partindo das cidades capitais de distrito administrativo em Portugal, se afira a competitividade do espaço envolvente. Para efeitos de definição de interior e litoral, recorreu-se à tradicional definição geográfica que coloca como “interior” o território português a leste dos 8 graus Oeste (por Greenwich) exceptuando o território algarvio. O remanescente território, a ocidente dos 8 graus Oeste e o Algarve, foi considerado “litoral”.

O Quadro 2 apresenta o resultado dos quatro sub-índices de competitividade assim como o Índice de Competitividade das Cidades resultante.

## As cidades capitais de distrito do interior conseguem ainda ter alguma supremacia nos campos da competitividade demográfica e empresarial

Se quisermos compreender quais as dimensões mais competitivas das cidades catalogadas como “interior”, teremos que observar os valores relativos às médias dos dois grupos. Assim, apesar de termos competitividade associada ao “interior” em três das quatro dimensões (demográfica, empresarial e de conforto) é nesta última dimensão que reside a maior vantagem para as cidades do “interior”.

Outra observação diz respeito aos valores extremamente modestos de cidades historicamente relevantes, como são os exemplos do Porto, Braga e Faro, respectivamente, no Índice geral (ICC), com os 18.º, 15.º e 16.º lugares, que nos sugere que estas áreas podem estar a assimilar perdas sucessivas de competitividade, devido sobretudo às posições inferiores que ocupam nas variáveis Taxa de Mortalidade Infantil, Esperança Média de Vida e Alojamentos Familiares Vagos. Verificam-se, finalmente, vantagens competitivas remanescentes nas zonas litorais e que se relacionam com o padrão laboral, associado, eminentemente, a um maior número de oportunidades de trabalho em grandes unidades produtivas.

**Quadro 2 – Sub-índices e Índice de Competitividade das Cidades Capitais de Distrito em Portugal, 2002**

Cidade	Competitividade Demográfica	Competitividade Laboral	Competitividade Empresarial	Competitividade Conforto	ICC
Aveiro	5,458	5,464	4,918	5,161	5,452
Beja	6,320	3,565	5,437	6,139	5,660
Braga	3,399	5,710	5,418	3,385	4,055
Bragança	3,819	4,140	4,632	5,799	4,271
Castelo Branco	5,280	4,997	5,110	5,959	5,608
Coimbra	5,464	5,218	5,977	5,646	6,042
Évora	6,638	4,887	6,906	6,641	7,293
Faro	3,103	4,743	5,386	4,494	3,971
Guarda	5,472	5,092	4,908	4,923	5,178
Leiria	4,712	6,010	5,061	5,566	5,609
Lisboa	6,137	7,568	5,412	4,101	6,454
Portalegre	5,162	5,430	2,866	5,904	4,711
Porto	4,968	5,502	3,114	3,270	3,577
Santarém	5,993	4,399	3,859	5,832	5,037
Setúbal	5,105	2,887	5,666	4,286	4,070
Viana do Castelo	4,771	4,675	4,122	3,909	3,859
Vila Real	4,431	4,458	5,926	4,111	4,514
Viseu	3,769	5,256	5,280	4,873	4,628
Média total	5	5	5	5	5
Desvio total	1	1	1	1	1
Média Interior	5,111	4,727	5,133	5,543	5,129
Média Litoral	4,972	5,180	4,929	4,797	4,970

Fonte: Cálculos dos autores com base no “Atlas das Cidades de Portugal”(2002)

## Síntese

Após a discussão da competitividade associada a espaços, optou-se pela consideração de competitividade associada à sustentabilidade do desenvolvimento do nível de vida das cidades.

Assim, foi construído um Índice de Competitividade que reúne dados actuais diversificados da realidade portuguesa que permitiu verificar que existe um potencial de competitividade no espaço interior português sobretudo na dimensão do conforto, área esta que promove o nível de bem-estar das famílias.

As cidades capitais de distrito do interior conseguem ainda ter alguma supremacia nos campos da competitividade demográfica e empresarial.

Este trabalho diz-nos também que o desenvolvimento económico das cidades em termos de PIB não é premissa de um elevado ICC. Porto (18.º), Faro (16.º) e Braga (15.º) contrastam com Évora (1.º) com margem de destaque, Beja (4.º) e Castelo Branco (6.º), o que vem provar que disparidades tradicionais no nível de desenvolvimento económico podem ser esbatidas por melhorias actuais do nível de competitividade dos espaços historicamente menos significativos, como o exemplo do “interior” português analisado. ★

*(Texto recebido pela CTOC em Junho de 2005)*

---

(\*) Este trabalho resume o Relatório desenvolvido como Projecto de Economia Aplicada (disciplina terminal da Licenciatura em Economia da Universidade do Minho) de Júlio Coelho Barbosa, supervisionado por Paulo Reis Mourão.

(†) Na observação de Anas (2003) ou Henderson e Wang (2004).

## Bibliografia

*158ª Deliberação do Conselho Superior de Estatística*, de 3 de Julho de 1998; Diário da República, IIª Série, de 11/09/1998  
*185ª Deliberação do Conselho Superior de Estatística*, de 15 de Março de 2000; Diário

da República, IIª Série, de 17/04/2000  
 ANAS, A. (2003); *Vanishing Cities: What Does the New Economic Geography Imply About the Efficiency of Urbanization?*; Urban/Regional 0302005; Economics Working Paper Archive at WUSTL.

BEACON HILL INSTITUTE (2004); *Metro area and state competitiveness report 2004*; Suffolk University

CARVALHO, P. e T. SEQUEIRA (1999); *As Vantagens Competitivas das Cidades do Interior de Portugal*; Sociedade e Território - Revista de Estudos Urbanos e Regionais; nº 33; Lisboa

CHUDNOVSKY, D. e F. PORTA (1990); *La Competitividad Internacional, Principales Questiones Conceptuales y Metodologias*, Documento de Trabajo CENIT nº 3

HEGUENAUER, L. (1989); *Competitividade: Conceitos e Medidas*; TD IEI/UFRJ; Rio de Janeiro

HENDERSON, J. e H. WANG (2004); *Urbanization and city growth*; Brown University; mimeo

INE, Instituto Nacional Estatística (2002); *Atlas das Cidades de Portugal*; Lisboa

Lei 11/82, de 2 de Junho; Diário da República, Iª Série, de 02/06/1982

MENDES, J. (1999); *Onde viver em Portugal – Uma análise da qualidade de vida nas capitais de distrito*; Edição da Ordem dos Engenheiros – Região Centro; Coimbra

MEPAT, Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território – Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional (1998); *Uma visão estratégica para vencer o Século XXI – Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social*; Lisboa

PORTER, M. (2000); *The current competitiveness index: measuring the microeconomic foundations of prosperity*; World Economic Forum; Oxford University Press; New York.