

# CICLO DE VIDA ESPACIAL E PLATAFORMA INSTITUCIONAL NA CIDADE-REGIÃO DA COVA DA BEIRA

## SPATIAL LIFE CYCLE AND INSTITUTIONAL PLATFORM OF THE COVA DA BEIRA CITY-REGION'

**João Leitão**

University of Beira Interior, Polytechnic Institute of Portalegre and Kingston University London  
Centre for Management Studies of Instituto Superior Técnico (CEG-IST), Technical University of Lisbon  
joao.correia.leitao@ist.utl.pt

**Jorge Silva**

University of Beira Interior, Aerospace Sciences Department  
AeroG – Aeronautics and Astronautics Research Center  
jmiguel@ubi.pt

### ABSTRACT/RESUMO

O presente artigo visa contribuir para a discussão sobre alternativas para o desenvolvimento sustentável de plataformas supramunicipais, que articulam subunidades espaciais, ao nível da cidade. Com este propósito, exploramos uma taxonomia do ciclo de vida espacial, para revelar a necessidade de criar uma plataforma institucional entre o governo, a indústria e as instituições de ensino superior, ao nível da Cidade-região, a qual pode integrar unidades espaciais diversificadas com baixa densidade, tal como sucede na unidade territorial da Cova da Beira.

Palavras-chave: Ciclo de vida espacial; Cidade-região; desenvolvimento regional.

*Códigos JEL: R11; R58.*

The present article aims to contribute for discussing alternatives for the sustainable development of supra-municipal platforms, which articulate sub-spatial units, at the city level. For accomplishing this, we explore a taxonomy of the spatial lifecycle, in order to reveal the necessity of creating an institutional platform among government, industry and higher education institutions, at the level of a City-region, which can integrate diversified spatial units with low density, as it happens in the Cova da Beira region.

Keywords: Spatial lifecycle; City-region; regional development.

*JEL Codes: R11; R58.*

### 1. INTRODUÇÃO

Nos últimos quarenta anos, os modelos de geografia económica, validados através de publicação em revistas científicas de elevado impacto, têm vindo a sugerir três teses fundamentais com aplicação à unidade espacial cidade, nomeadamente: i) o impacto positivo da concentração es-

pacial nos índices de inovação (Audretsch e Fritsch: 2002); ii) os benefícios da diversificação das atividades produtivas (Jacobs: 1969); e iii) os ganhos decorrentes dos efeitos de aglomeração em parques de ciência e tecnologia (C&T) especializados (Falck: 2007).

Não obstante as teses linearmente identificadas terem conhecido uma ampla divulgação no limiar dos centros

produtores de conhecimento – as universidades –, o imprescindível processo de transferência de conhecimento e tecnologia não tem sido bem sucedido, ao nível da perfeita comunicação dos resultados de investigação, tanto teórica como aplicada, em especial no que concerne à criação de mecanismos com repercussão imediata nos decisores políticos a diferentes níveis de decisão europeu, nacional ou local.

Ao nível europeu, tem vindo a constatar-se a crescente preocupação e afetação de recursos orientados para a edificação de uma efetiva política de inovação espacial e monitorização de sistemas regionais de inovação aberta, conducentes à diminuição das assimetrias regionais, à redução do flagelo económico-social do desemprego através da promoção do empreendedorismo qualificado, tendo por alicerce as atividades de elevado valor acrescentado baseadas no conhecimento (Leitão: 2008; Leitão e Baptista: 2009).

Esta tendência levanta novas necessidades ao nível da mudança estrutural do panorama da infraestrutura de cooperação inter e intrarregional, que poderão alavancar a criação de unidades espaciais geridas sob a égide de plataformas supramunicipais, do tipo Cidade-região.

Para Friedmann (2001) a Cidade-região é uma área integrada funcionalmente, sendo constituída por um núcleo ou cidade (ou cidades) central, que em regra empresta o nome à área em questão, e por uma região que lhe é contígua que serve as suas múltiplas necessidades e que lhe providencia o espaço para a expansão futura. As necessidades de uma cidade são muitas dependendo da sua própria dimensão: satélites urbanos (New Towns, Edge Cities), sistemas de tratamento de águas e esgotos, equipamentos para tratamento de resíduos sólidos, complexos petroquímicos, sistemas de abastecimento de energia, zonas verdes, parques desportivos, terrenos baldios, terrenos agrícolas de uso intensivo do solo, espaços hortícolas, complexos para a produção animal, aeroportos, portos, parques industriais, mercados grossistas, atrações turísticas, etc.

Friedmann (2001) advoga que estes elementos se distribuem num raio até 100 km, em redor da cidade. No interior deste complexo, e no aparentemente incompatível uso do solo, a distinção tradicional entre urbano e rural deixa de fazer sentido. A coexistência em simultâneo de explorações agrícolas a par de jardins citadinos é assim encarada no âmbito de cenário urbano uno.

As Cidades-região ultrapassam as múltiplas barreiras jurisdicionais das unidades administrativas e governamentais tradicionais que, não raro, agem com interesses cruzados entre si, obstaculizando qualquer tipo de ação concertada e promovendo a competição, tanto ao nível interconcelhio, como ao nível intraconcelhio. Esta consciência de rutura com a governação tradicional não é recente: muitas cidades na Europa ocidental, América do Norte, Ásia e Austrália têm vindo a debater-se com este problema, pelo menos desde a década de 1950, e nem sempre os seus esforços foram coroadas de êxito. Ou porque as cidades

se encontram muito dispersas no território e tendem a seguir modelos de governação muito específicos (América do Norte), ou porque o estado é demasiado centralizador não deixando grande espaço de iniciativa às regiões (Austrália) (Friedmann: 2001).

Porter (2001) mostra-se convicto de que a Cidade-região só será reconhecida como uma verdadeira unidade (célula) quando o pensamento e a ação dos decisores estiverem focados na microeconomia, na inovação, nos clusters, e na integração de políticas económicas e sociais, bem como na adequada identificação e exploração concertada de fontes de financiamento.

Com a consolidação de tais células, as políticas que extravasam, normalmente as próprias nações, e que são comuns a muitas delas, acabarão por se neutralizar, perdendo a natureza de vantagens competitivas.

Neste âmbito, é de sublinhar que não se trata de uma unidade geográfica suplantar a outra (Porter: 2001); mas sim de proporcionar uma adequada integração da Cidade-região noutras unidades económicas, adotando uma visão mais estruturada das fontes de prosperidade e políticas económicas, industriais, científico-tecnológicas, sociais, urbanas e culturais, que abranjam vários níveis geográficos.

Nesta linha de pensamento e atuação, o *benchmark* da Manchester City Region<sup>1</sup> merece ser sublinhado, na medida em que a iniciativa empreendida pelas autoridades do Reino Unido, por intermédio da North West Development Agency, e intitulada Northern Way, tem vindo a desenvolver um conjunto de ações estratégicas alicerçadas numa plataforma institucional que abrange diversas unidades territoriais tanto de elevada como de reduzida performance económica, da região norte de Inglaterra, designadamente, na área aglutinadora e de influência da Grande Manchester. Esta iniciativa visa a integração de interesses e a partilha de recursos de diferentes unidades territoriais ligadas em rede, sendo norteada por linhas de ação que objetivam, prioritariamente, combater o desemprego, aumentar a produtividade e ampliar a dimensão do mercado, através da confluência de redes, instituições e pessoas, em torno desta plataforma aglutinadora (MCR: 2006).

Todavia, o desenho de uma política de inovação espacial levanta sérias dificuldades, ao nível da definição de instrumentos eficazes e eficientes que permitam assegurar a satisfação das necessidades e dos interesses das diferentes unidades territoriais que são, tendencialmente, mais competitivas e tendentes à inovação aberta e mudança estrutural, com caráter disruptivo.

No espaço regional, as diferentes unidades territoriais apresentam diferenças significativas, nas dimensões étnicas, históricas, estruturais, produtivas, culturais e até mesmo

<sup>1</sup> Para mais informações sobre o mapa, os ativos económicos, os programas prioritários e os objetivos da Manchester City Region consultar: <http://www.thenorthernway.co.uk/downloaddoc.asp?id=222&page=51&skin=0>



**TABELA 1. SÍNTESE DOS INDICADORES ECONÓMICO-SOCIAIS DA COVA DA BEIRA (NUT III)**

	<b>C. Beira</b>	<b>Covilhã</b>	<b>Belmonte</b>	<b>Fundão</b>	
Densidade populacional, 2009 (hab/km <sup>2</sup> )	65,5	92,9	65,1	43,9	
	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
PIB <i>per capita</i> a preços de mercado (em €)	9713	10 289	10 428	10 775	10 792
	<b>C. Beira</b>	<b>Covilhã</b>	<b>Belmonte</b>	<b>Fundão</b>	
Taxa de escolarização no ensino superior, 2009/2010	73,3	129,6	0,0	0,0	
	<b>C. Beira</b>	<b>Covilhã</b>	<b>Belmonte</b>	<b>Fundão</b>	
Índice de envelhecimento	2002	159,1	144,4	166,6	183,0
	2010	190,7	173,6	206,5	217,1

Fontes: CCDRC (2011) e INE (2011).

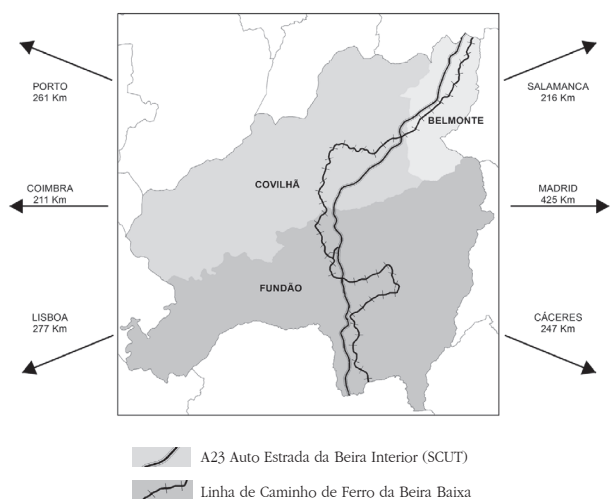
Para efeitos de caracterização sumária do mapa de acessibilidades da Cova da Beira, na Figura 2 mostramos os principais eixos rodoviário e ferroviário que atravessam a Cova da Beira, nomeadamente:

- A autoestrada da Beira Interior (A23), a qual é o eixo rodoviário estruturante, por excelência, das unidades territoriais da Cova da Beira, conetando, a norte, com a autoestrada A25 (Aveiro/Vilar Formoso), e a sul, com a autoestrada A1 (Porto/Lisboa); possui ligações ao território circundante a cada 6 a 7 km, assumindo, deste modo, uma importância fulcral na catálise do desenvolvimento regional;
- A linha de caminhos de ferro da Beira Baixa, que liga Lisboa à Guarda atravessando a Cova da Beira, e que tem a circulação interrompida entre a Covilhã e a Guarda, devido a problemas técnicos e operacionais invocados pelo operador; esta restrição, que impede a ligação direta da Cova da Beira tanto ao norte do país como a Espanha (através de Vilar Formoso), torna este meio de transporte pouco atrativo para os utilizadores e pouco eficaz e eficiente em matéria de alternativa válida para a promoção da circulação de mercadorias, via ligação ferroviária.

A Figura 2 revela também a contabilização das distâncias totais entre a Cova da Beira e as principais cidades portuguesas e espanholas, tendo por referência os trajetos (rodoviários) sugeridos pelo ViaMichelin (2011). A importância da A23 pode ser aferida, em termos comparativos, através de um exemplo muito simples: estima-se que os 211 km assinalados para Coimbra se vençam em duas horas e trinta minutos; mas, se em alternativa for escolhido o trajeto mais curto (que implica atravessar o maciço central da serra da Estrela) a distância total diminui para 140 km, todavia o tempo estimado de viagem evolui para um tempo total de três horas e dez minutos, consubstanciando uma variação de 26,7%.

A conjugação da síntese analítica dos indicadores económico-sociais e do mapa de acessibilidades da Cova da

Beira (NUT III) permite reter um cenário global de acelerado envelhecimento, reduzida densidade populacional, fraca capacidade concorrencial e debilidades ao nível das redes de transportes, que condicionam a trajetória evolutiva do sistema de inovação espacial circunscrito ao território da Cova da Beira. Neste sentido, verifica-se que o território em análise está, seriamente, condicionado pela dispersão e baixa densidade de recursos físicos, produtivos, técnicos e humanos, que não obstante terem vindo a conhecer, nas duas últimas décadas, uma qualificação substancial, por via da concentração de atividades da administração pública neste território, carecem de uma reorganização administrativa, produtiva, industrial e social que promova a racionalização de recursos e investimento público, bem como contribua para inverter a tendência de desertificação e de imigração para territórios mais competitivos e dotados de condições de vida e níveis de bem-estar social mais elevados.

**FIGURA 2 – MAPA DAS PRINCIPAIS ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS E FERROVIÁRIAS DA COVA DA BEIRA (NUT III)**

### 3. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

As trajetórias evolutivas das cidades estão intrinsecamente ligadas aos efeitos de *spillover* interindustriais (Jacobs: 1969). Esta abordagem assente no conceito de exploração das externalidades torna claro que a estratégia de diversificação aplicada aos espaços urbanos, em sintonia com os espaços rurais, conduz a um processo criativo de ideias disruptivas que acentuam o perfil inovador de uma dada unidade espacial.

A coexistência de diversas indústrias com diferentes especializações produtivas gera a possibilidade de experimentar novos processos produtivos e relacionais, evoluindo para relações de cooperação estratégica e complementaridade, sob a forma de aglomerados industriais concêntricos, onde os custos de produção e de transação são menores (Feldman: 1994; Porter: 1998; Porter e Stern: 2001; Furman *et al.*: 2002).

Tal facto deve-se à intensificação das relações intraindustriais, com claras economias de custos ao nível das diferentes fases da cadeia de valor e ganhos de experiência e produtividade, consubstanciados na evolução das suas curvas de aprendizagem (Glaeser *et al.*: 1992; Audretsch e Feldman: 1996; Baptista e Swann: 1998).

Tendo presente o paradigma de Krugman (1996), as regiões podem ser classificadas de acordo com dois protótipos principais: i) cidades diversificadas; e ii) aglomerados industriais especializados. Seguindo esta visão dicotómica, poderá, tendencialmente, advogar-se uma escolha seletiva dos investimentos públicos em polos de desenvolvimento nas regiões-chave, que serão o garante da ocorrência dos já referidos efeitos de *spillover* em direção às frações espaciais menos dinâmicas, em matéria de crescimento. Pressupõe-se, portanto, um efeito de arrastamento liderado pelas cidades polarizadoras, dotadas de dimensão e massa crítica, em matéria de criação de riqueza e de conhecimento e também em função da sua capacidade de atração de investimento e de edificação de infraestruturas multimodais organizadas por *hubs* produtivos e relacionais.

Em alternativa, revisitando a abordagem de Becattini (1990) sobre distritos industriais, poderia sonhar-se com a dinâmica específica das regiões, arreigada à sua tradição e história, que em certa medida colocava a região como sendo uma unidade independente face às dinâmicas de crescimento das regiões vizinhas. Esta ideia preconiza uma visão ultrapassada de especialização que sujeita as regiões aos rudes golpes das fases avançadas dos seus ciclos de vida ultradependentes do grau de maturidade das indústrias com elevada concentração industrial.

Tendo como referência a taxonomia elaborada e testada por Audretsch *et al.* (2010), podem distinguir-se quatro fases principais do ciclo de vida regional, dependendo das externalidades constatadas ao nível da produção de conhecimento, ou seja, dos efeitos de *spillover* inter e intraindustriais, bem como das formas de comercialização do novo conhecimento, sob a forma de invenção protegida, e da inovação, aquando da correspondente introdução e exploração comercial no mercado.

A primeira corresponde à fase empreendedora primária, durante a qual as externalidades à “la Jacobs” e as *start-ups* interindustriais prevalecem. Esta fase requer a existência de regiões diversas, em termos económicos, que usualmente estão agrupadas em aglomerados urbanos, onde uma variedade de centros de investigação e desenvolvimento (I&D), tanto públicos como privados irradiam, literalmente, conhecimento e inovação para o ar. Este ambiente cria uma atmosfera que é caracterizada pela indução de uma variedade de externalidades intelectuais que estão apenas à espera de ser absorvidas, tanto por *spinoffs* universitárias (em regime de pré-incubação), como por *start-ups* de base tecnológica.

A segunda diz respeito à fase primária de rotina de processos, no âmbito da qual as atividades de inovação estão reservadas à ação de empresas top com perfil de incumbentes, que podem resultar de situações de atribuição de monopólio temporário, com motivação estratégica. Em termos subsequentes, após o estabelecimento de um produto ou tecnologia dominante, a produção torna-se tendencialmente mais especializada, direcionando-se para aglomerados industriais onde os investimentos em I&D são crescentemente mais focados. Nesta fase, as grandes empresas tendem a produzir conhecimento em laboratórios de investigação especializados, para uso próprio, diminuindo os efeitos de *spillover* daí resultantes.

A terceira caracteriza-se por ser uma fase empreendedora secundária, onde se verificam externalidades que conduzem, fundamentalmente, a *start-ups* intraindustriais que operam nichos de mercado. Esta etapa do ciclo de vida regional é compreensível na medida em que os produtores exploram nichos de mercado baseados em inovações incrementais e tendem a localizar-se na franja competitiva dos incumbentes, sendo ainda caracterizadas por uma estrutura de micro, pequenas e médias empresas perfeitamente observáveis em estruturas regionais que apostam na proximidade dos relacionamentos sociais, designadamente, dos(as) seus(suas) fundadores(as) e gestores(as).

A quarta é a fase secundária de rotina de processos, que se caracteriza por períodos de mudança estrutural, durante os quais ocorrem as inovações disruptivas que acentuam o significado económico e a amplitude social das curvas em “S”. Aqui, o conhecimento é explorado nas regiões, contudo, as unidades territoriais denotam uma falta de stock de conhecimento regional e capital humano que poderia ser utilizado como a base fundamental para a criação de uma nova indústria verdadeiramente competitiva. Estas regiões caracterizam-se ainda por uma falta de propensão para o início de uma atividade empresarial por conta própria. Porém, a experiência industrial conjugada com diminutas externalidades intraindustriais pode servir de suporte à criação de alguma dinâmica regional, que carece de maior dimensão crítica, arrancando para uma posição estratégica concertada em função dos interesses de diversas cidades da unidade territorial que devem articular-se, preferencialmente, sob a égide de uma estrutura de governação supramunicipal, do tipo Cidade-região.

#### 4. PLATAFORMA INSTITUCIONAL NA CIDADE-REGIÃO

A plataforma institucional de uma Cidade-região deverá alicerçar-se numa rede integrada de interesses tripartidos, seguindo a abordagem da Tripla Hélice proposta por Etzkowitz (2003) para a gestão de relacionamentos entre a universidade, as empresas e as instituições de governo internacional, nacional, regional e local.

Em primeiro, a entrada das empresas nas instituições de ensino superior universitário, em especial, as unidades empresariais que desenvolvem atividades em setores tradicionais, mediante intensa incorporação de conhecimento e tecnologia, deve ser incentivada por via de políticas estratégicas da universidade orientadas para o empreendedorismo tecnológico, a transferência de conhecimento e tecnologia, a proteção da propriedade intelectual e a qualificação do capital humano (Leitão: 2008).

Estas políticas estratégicas devem ir mais além da tradicional prática de mecenato e apostar, sobretudo, na criação de uma cultura empreendedora, exportadora e ganhadora, que proporcione dentro de uma abordagem negocial de cariz integrativo de mecanismos de *fundraising*, a obtenção de ganhos financeiros, tanto às empresas, como à universidade e aos seus laboratórios integrados e centros de investigação. Estes ganhos poderão viabilizar o seu funcionamento e crescimento sem estarem, exclusivamente, dependentes de fundos públicos europeus e transferências diretas do estado. Mais importa sublinhar, que tais ganhos podem alimentar um funcionamento assente numa lógica financeira de *bootstrapping*, que permite ter um fundo de maneiço para avançar com projetos estratégicos para o desenvolvimento sustentável da universidade e da Cidade-região da Cova da Beira.

De facto, a evolução para um modelo que se caracterize pelo investimento público-privado e que se consubstancie no investimento em universidades, assente numa coligação de interesses integrados do estado e de empresas nacionais e internacionais, pode conferir à universidade a necessária agilidade para desenvolver projetos comanditados tanto pela iniciativa privada como por formas inteligentes de procurement do setor público.

A cooperação entre as empresas e a universidade proporcionará uma maior adequação da investigação aplicada às necessidades do mercado e da Cidade-região, bem como permitirá criar uma cultura de vigilância tecnológica e responsabilidade social nas instituições de ensino superior que detete e atenda, antecipadamente, às necessidades da comunidade empresarial, em particular, e à sociedade, em geral. Essa mesma cooperação estratégica deve evoluir, preferencialmente, para um estágio de investimento participativo, por parte das unidades empresariais que transfiram, de forma efetiva, o seu capital de marca e I&D para as atividades desenvolvidas e geridas por gestores profissionais na universidade. A associação de marcas prestigiadas à designação oficial da universidade poderia ser um exemplo simples a seguir nos próximos tempos, pois para além de sinalizar abertura e moder-

nidade, daria garantias de uma gestão profissional, num contexto competitivo, multinacional e multicultural de abertura ao exterior.

Em segundo, a articulação com as instituições de governo aos diferentes níveis geográficos de incidência carece de uma compreensão e participação profunda nas linhas orientadoras das políticas europeias, nacionais e regionais no que respeita à capacidade científico-tecnológica e à transferência de conhecimento e tecnologia.

O desenho de uma plataforma institucional, de cariz supramunicipal, consubstanciada na criação da futura Cidade-região da Cova da Beira, integrando os concelhos da Covilhã, de Belmonte e do Fundão, contextualiza-se num período crítico que se caracteriza pela necessidade de preparar e iniciar uma nova fase de um renovado ciclo de vida regional, correspondente à segunda fase ascendente da curva em "S". Para que tal seja possível, é necessário preparar a inovação disruptiva que sirva de base sustentável para renovadas ambições de crescimento destas unidades territoriais que constituem, potencialmente, um polo concentrado de crescimento e gerador de externalidades produtivas que ultrapassam a área geográfica da Cova da Beira. Deste modo, é fundamental explorar as vantagens comparativas providenciadas por diferentes combinações de dois fatores de produção, a saber, terra e conhecimento.

Nesta linha de atuação, torna-se fundamental empreender duas alternativas de desenvolvimento sustentável para a Cidade-região da Cova da Beira: i) a aliança do potencial intrínseco do setor agroalimentar com o emergente arsenal de conhecimento aplicável aos setores emergentes da bioengenharia, biomedicina e, sobretudo, da biotecnologia; e ii) a integração da experiência e tradição da indústria têxtil com as tecnologias de informação e comunicação e as tecnologias da saúde, no sentido de promover uma nova concentração de atividades na área genérica de saúde e bem-estar.

#### 5. CONCLUSÕES

A criação da Cidade-região da Cova da Beira deverá estar integrada nas linhas de investimento estratégico previstas para os aglomerados regionais e os sistemas regionais de inovação aberta da União Europeia, bem como na perspetiva transatlântica de cooperação internacional, que se encontra nos modelos mais modernos de gestão e governação da universidade, os quais contemplam a dimensão da inovação espacial e da transferência de conhecimento e tecnologia.

No contexto de uma nova arquitetura institucional, a universidade deverá ser auscultada e integrada nos processos de tomada de decisão estratégica na determinação de perfis e condições de atração de investimento estratégico de cariz multinacional de grandes empresas, bem como adjuvar na determinação de estratégias coletivas de desenvolvimento e crescimento regional, de base endógena, em perfeita articulação com a oferta e a procura de capital hu-

mano qualificado, e em função das suas especializações e capacidade científico-tecnológica.

Ao nível operacional, a universidade tem uma importância fundamental na condução e atração de capital humano capacitado para a criação de empresas baseadas no conhecimento e na comercialização de diferentes formas de propriedade intelectual, nomeadamente marcas e patentes. Tal papel pode ser reforçado se for possível aliar áreas-fronteira que integrem os setores tradicionais (agricultura e têxtil) e os setores emergentes (saúde, biotecnologia, bioengenharia, redes, tecnologias de informação e comunicação, indústrias criativas e atividades de responsabilidade social).

Esta é uma visão para o futuro da região, mas é também um contributo para a discussão conducente à transformação de ameaças em oportunidades, por intermédio da exploração de vias estratégicas de desenvolvimento sustentável de uma unidade espacial, que não obstante ser bastante diversificada, carece da criação de uma plataforma institucional, de cariz supramunicipal, que contribua para o fortalecimento e a densificação das suas redes, bem como para a maximização dos seus recursos endógenos, mormente, o seu capital humano.

#### BIBLIOGRAFIA

- Audretsch, D e Feldman, M. (1996), "Knowledge spillovers and the geography of innovation and production", *American Economic Review*, 86, pp. 630-640.
- Audretsch, D. e Fritsch, M. (2002), "Growth Regimes over Time and Space", *Regional Studies*, 36, pp. 113-124.
- Audretsch, D.; Falck, O.; Feldman, M. and Heblich, S. (2010), "Local Entrepreneurship in Context", *Regional Studies*, first published on: 16 September 2010 (iFirst).
- Baptista, R. e Swann, P. (1998), "Do firms in clusters innovate more?", *Research Policy*, 27 (1998), pp. 525-540.
- Becattini, G. (1990), "The Marshallian Industrial District as a Socio-economic Notion", in Pyke, F.; Becattini, G.; Sengenberger, W. (Eds.), *Industrial Districts and Inter-firm Co-operation*, Geneva: International Institute for Labour Studies, pp. 37-51.
- CCDR (2011), "Observatório de Dinâmicas Regionais", disponível através do site: <http://observatoriodr.ccdrc.pt/>, último acesso: 9 de outubro de 2011.
- Etzkowitz, H. (2003), "University-Industry-Government Innovation in Innovation: The Triple Helix of University-Industry-Government Relations", *Social Science Information*, September 2003, vol. 42, n.º 3, pp. 293-337.
- Falck, O. (2007), "Mayflies and long-distance runners: the effects of new business formation on industry growth", *Applied Economic Letters*, 14, pp. 1919-1922.
- Feldman, M. (1994), *The Geography of Innovation*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.
- Friedmann, J. (2001) "Intercity Networks in a Globalizing Era", In Scott, A. (Ed) *Global City Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, New York.
- Furman, J.; Porter, M. e Stern, S. (2002), "The determinants of national innovative capacity", *Research Policy*, vol. 31, Issue 6, August 2002, pp. 899-933.
- Glaeser, E.; Kallal, H.; Scheinkman, J.; Shleifer, A. (1992), "Growth in Cities", *Journal of Political Economy*, 100, pp. 1126-1152.
- INE (2011), "Estatísticas Territoriais", disponível através do site: [http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_unid\\_territorial&menuBOUI=13707095&contexto=ut&selTab=tab3](http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_unid_territorial&menuBOUI=13707095&contexto=ut&selTab=tab3), último acesso: 9 de outubro de 2011.
- Jacobs, J. (1969), *The Economy of Cities*, New York: Random House.
- Krugman, P. (1996), "Urban concentration: the role of increasing returns and transport costs", *International Regional Science Review*, vol. 19, 1 & 2, pp. 37-48.
- Leitão, J. (2008), "Open Innovation Clusters: The Case of Cova da Beira Region (Portugal)", in Gopalakrishnan, P. (Ed.) *Open Innovation: The New Business Strategy*, ICAFI Books, ICAFI University Press, India, pp. 173-187.
- Leitão, J. e Baptista, R. (Eds.) (2009), *Public Policies for Fostering Entrepreneurship: A European Perspective*, Series: International Studies in Entrepreneurship, vol. 22, Springer, July 2009, US.
- MCR (2009) The Manchester City Region Development Programme 2006, The Northern Way Initiative – Manchester City Region (MCR), disponível através do site: <http://www.thenorthernway.co.uk/downloaddoc.asp?id=276>, último acesso: 23 de outubro de 2011.
- Porter, M. (1998), "Clusters and The New Economics of Competition", *Harvard Business Review*, November-December, 1998, pp. 77-89.
- Porter, M. (2001) "Regions and the New Economics of Competition", in Scott, A. (Ed) *Global City Regions. Trends, Theory, Policy*, Oxford University Press, New York.
- Porter, M. e Stern, S. (2001), "Inovação: A localização também conta", *Revista Portuguesa de Gestão*, III série, ano 16, n.º 3, jul/ago/set. 2001, pp. 16-24.
- ViaMichelin (2011), "Mapas de Estrada", disponível através do site: <http://www.viamichelin.pt/web/Itinerarios>, último acesso: 9 de outubro de 2011.