

**ANTÓNIO MARTINS** CORPORATE TAX EVASION AND GOVERNMENT PERSUASION: A COMMENT ON A FISCAL MEASURE

**ELIAS SOUKIAZIS** THE CUMULATIVE GROWTH MODEL AS AN ALTERNATIVE APPROACH TO THE CONVERGENCE PROCESS: SOME THEORETICAL AND EMPIRICAL CONSIDERATIONS

**PAULO TRIGO PEREIRA / JOÃO ANDRADE E SILVA** SUBVENÇÕES PARA OS MUNICÍPIOS: UM NOVO MODELO DE EQUILÍBRIO FINANCEIRO

**ÓSCAR DOMINGOS LOURENÇO / PEDRO LOPES FERREIRA** OS CUSTOS DO ENSINO MÉDICO NO HOSPITAL: UM PRIMEIRO OLHAR QUANTITATIVO

**HERMANO RODRIGUES / MÁRIO RUI SILVA** INOVAÇÃO E *CATCHING UP* NO SECTOR BANCÁRIO EM PORTUGAL

**JOSÉ VEIGA TORRES** A HISTÓRIA COMO HERMENÊUTICA DA IDENTIDADE HUMANA

REVISTA DA FACULDADE DE ECONOMIA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA



## Economia do Espaço e do Transporte

**José Pedro Pontes**, Lisboa, Vulgata, 2001, 208 pags.

O progresso nos transportes e comunicações, enquanto meios complementares de superar a distância, pelo menos no longo prazo, tem alterado o padrão de localização e de uso do solo pelas empresas e famílias. No estudo desta problemática, o autor faz interagir a teoria tradicional da localização com a teoria da evolução dos sistemas de transporte e comunicação à distância. É desta interacção que resulta o interesse do texto, que poderá ser um bom elemento de estudo para os estudiosos da Economia Regional e Urbana e da Economia dos Transportes e Telecomunicações.

À escala urbana tem-se verificado uma suburbanização da população e do emprego, que é geradora de congestionamento nos centros urbanos. Para o autor, uma estrutura urbana "densa e compacta" reduziria o congestionamento, pelo facto de reduzir a necessidade de longas deslocações e, assim, tornar rentável os transportes públicos rápidos e frequentes. Contudo, o conceito de cidade "densa e compacta" tem limites, quer pela preferência dos consumidores pelo automóvel, quer pelo facto de muitas cidades terem já uma estrutura polinucleada, pressupondo o seu funcionamento o uso do automóvel. A solução apontada para a minimização dos fluxos de tráfego é conhecida como conurbation clustering, ou seja, cidades policêntricas, com núcleos suburbanos com elevado grau de auto-suficiência, integrando residências e empregos.

À escala regional, quando se considera que a produção não usa solo (produtos manufacturados), a redução do custo de transporte médio amplia as assimetrias preexistentes: transfere clientes das empresas menos eficientes para as mais eficientes; concentra a produção nas cidades maiores, se a distribuição da população e da procura é assimétrica no espaço. Estes dois efeitos são visíveis no nosso país, quer no interior do país, quer quando o olhamos no seio da União Europeia, onde é considerado

uma região periférica. Considerando que determinados produtos usam solo na sua produção (bens agrícolas) e que outros não usam, a maior ou menor estabilidade da concentração da produção vai depender do facto do custo de transporte do bem intensivo em espaço ser menor ou maior relativamente ao custo de transporte do bem que não usa solo.

No estudo da influência do progresso dos transportes e telecomunicações na organização do sistema de cidades à escala regional, o autor conclui que a melhoria dos transportes e comunicações pode retirar actividade produtiva das regiões periféricas para as regiões centrais. Contudo, cada região tem interesse em obter uma posição central na rede de transporte, de modo a obter uma maior acessibilidade relativa face às restantes regiões. Mas as desigualdades de acessibilidade acentuam-se num mecanismo de causalidade circular cumulativa: as regiões mais acessíveis atraem a actividade económica, gerando tráfego que torna economicamente viável a construção de infraestruturas de transporte e comunicação. Estas infraestruturas reforçam a acessibilidade da região. Este mecanismo funciona de forma inversa nas regiões pouco acessíveis.

As novas tecnologias de transporte tendem a servir as regiões que já têm maior acessibilidade, aprofundando as assimetrias entre regiões centrais e periféricas. Na opinião do autor, este problema pode ser evitado se os serviços de transporte forem uniformemente distribuídos no espaço de modo a servirem todas as regiões, em vez de serem afectados no espaço pelo critério da procura local.

*Ana Maria Abrunhosa*