

Capitalidade

Tenente-coronel
Jorge Manuel Dias Sequeira



Introdução*

As cidades apareceram na antiguidade, primeiro na Mesopotâmia e depois no Egito, Turquia e China, contudo a sua definição não é fácil, em virtude de os espaços urbanizados diferirem conforme as zonas geográficas e os níveis de desenvolvimento. “Cidade designa um espaço urbano com extensão limitada, em oposição ao espaço rural envolvente” e define-se com maior precisão pelas suas características demográficas, morfológicas, funcionais e pelo seu papel económico e social (Baud, 1999, 39).

Com o presente artigo pretendemos mostrar a importância das cidades no processo de competitividade que existe entre os Estados na atração de investimento estrangeiro. A Capital (na maioria das situações) é a alavanca no crescimento de um país, pela atração de investidores, investigadores e capital.

Neste sentido, abordaremos a capitalidade com as vantagens e inconvenientes que esta oferece, para isso, estruturamos o presente artigo da forma seguinte: o conceito de Cidade, destas destacaremos as cidades Globais; de forma sucinta mencionamos alguns autores geopolíticos clássicos, que referem a Capital nos seus trabalhos; posteriormente, aludimos à importância da Capital para o Estado e como ela condiciona as comunicações de transporte e terminaremos com uma breve conclusão.

A cidade

As cidades apresentam densidades populacionais superiores às zonas rurais envolventes; a sua morfologia caracteriza-se pela disposição dos bairros e pelas paisagens urbanas, destacando-se um povoamento denso e vertical, os seus habitantes (cidadinos ou urbanos) apresentam comportamentos e práticas sociais específicos, como, por exemplo, o anonimato que a cidade permite, sendo este ao mesmo tempo uma garantia de liberdade e uma fonte de angústia; as funções urbanas são específicas e privilegiam os serviços: funções de troca, saúde, banca, educação, investigação e serviços a empresas e particulares, entre outras; as cidades (excepto as cidades-dormitório) concentram, também, as funções de direção e inovação e pela influência sobre as áreas envolventes, tem, muitas vezes, uma função política e administrativa (Baud, 1999).

As Cidades¹ passaram a ser a “unidade espacial privilegiada pelos actores económicos na negociação dos seus investimentos” ultrapassando nestes aspetos o Estado, de tal forma que se definiu uma hierarquia urbana global - baseada na visão de que as cidades funcionam como nós de organização do capitalismo mundial, isto é, pontos de articulação entre fluxos nacionais, regionais e globais de bens e serviços e pontos críticos de fixação de capital da acumulação capitalista à escala global. As cidades têm, efetivamente, um papel central na estrutura do sistema económico, num mundo globalizado. Este estatuto pode ser reforçado, uma vez que apresentam a capacidade de territorializar infraestruturas e favorecem o crescimento e a consolidação de áreas urbanas globais, verdadeiras plataformas da economia e das suas expressões políticas e culturais (Branco, 2009, p. 25).

A importância da cidade aumentou principalmente após a revolução industrial. Paul Bairoch (1988, p. 504), professor de História Económica, releva que, no Ocidente, tornaram-se num centro de criação e difusão de inovações tecnológicas, promoveram a circulação de moeda na economia, facilitaram a mobilidade social e permitiram uma melhor satisfação entre a procura e oferta de mão-de-obra qualificada, e alargaram os mercados dos produtos agrícolas e industriais.

A cidade é uma “aglomeração de gente, de capitais e de outras formas de produção” e devido ao elevado número populacional tornam-se em “grandes mercados para bens, serviços, matérias-primas e produtos intermédios e nós de transportes e comunicações”, são também produtoras de atividades culturais, assim como, possuem uma “dimensão simbólica” (Salgueiro, 2005, p. 176).

Mas a cidade também tem problemas específicos da dimensão, como a poluição, a segregação de bairros, a circulação e o estacionamento, entre outros, aos quais correspondem necessidades particulares dos quais destacamos os equipamentos, os serviços de recolha de resíduos, os parques de estacionamentos, as ligações intraurbanas e periféricas, as estações de tratamento, entre outros (Baud, 1999).

Cidades Globais

Noutra dimensão, vários autores, como Saskia Sassen, Richard Florida, John Friedmann, Peter Hall², entre outros, falam em cidades globais. Estas concentram o controlo da economia global, são sítios fulcrais para empresas financeiras e firmas especializadas nos serviços, lugares de produção mais avançados, são grandes mercados para produtos, inovações e para capitais. Peter Hall designa as cidades mundiais como centros do poder político, do governo, do comércio, transportes e sistemas financeiros, bem como as funções a isso associadas, por outras palavras, sítios para concentração e acumulação do capital internacional, são usadas pelo capital global como “pontos chaves” na organização espacial e na articulação entre produção e mercados e são destino de muitos migrantes (Brotchie, 1995).

As cidades globais realizam a maior parte dos negócios entre elas, a uma escala global e com cidades de ordem inferior (cidades mundiais). Estes negócios globais consistem em manter uma elevada performance em serviços especializados, como serviços financeiros, serviços de “media”, educação, saúde e turismo. Elas são invariavelmente lugares de bancos centrais, dos principais bancos (incluindo sucursais de bancos internacionais), grandes centros comerciais, companhias de seguros, sedes das maiores empresas (incluindo as transnacionais), estações de televisão, jornais e revistas, editoras, maiores universidades, hospitais e principais aeroportos internacionais. A importância relativa entre elas é medida pelos valores dos fluxos de informação e pessoas: transações bancárias transnacionais, passageiros aéreos e assistências (Brotchie, 1995). Salienta-se que os fluxos entre cidades globais são superiores ao fluxo entre uma cidade global e a sua área metropolitana ou outras cidades hierarquicamente inferiores localizadas na sua proximidade.

Em 1986, John Friedmann considerou cidades globais: Nova Iorque, como recetora de grandes investimentos estrangeiros, Londres, como grande processadora de capitais, dada a sua capacidade de mudar de uma atividade para outra, e Tóquio como grande exportadora de capitais, ou seja, todas elas articulando capitais financeiros a nível global. Miami, Los Angeles, Frankfurt, Amsterdão e Singapura, designou-as cidades mundiais uma vez que são “articulações de multinacionais”, e Paris, Zurique, Madrid, Cidade do México, São Paulo, Seul e Sidney, cidades regionais, uma vez que são “articulações regionais importantes”, constituindo todas elas uma “rede”.

Uma cidade global é um grande centro urbano que desempenha um papel crucial na economia e cultura com importância global; são normalmente centros de comércio, finanças e indústria, e, muitas vezes, abrigam sedes de empresas multinacionais, grandes bolsas de valores e grandes instituições financeiras. Estas cidades também são importantes centros de atividade cultural e intelectual, com universidades, museus e marcos culturais de renome mundial.

A maioria dos autores referidos considera como cidades globais: Nova Iorque, Londres, e

Tóquio, alguns incluem Paris devido à sua importância cultural. Estas são caracterizadas pela sua capacidade de atrair e reter trabalhadores altamente qualificados, empresas e investimentos de todo o mundo, e muitas vezes são centros de inovação e empreendedorismo. Elas desempenham um papel vital na formação da economia e da cultura global, e seu sucesso pode ter um impacto significativo no bem-estar das pessoas em todo o mundo.

A Geopolítica e a Capital

Do ponto de vista teórico, o círculo é a configuração ideal do Estado, com a capital no centro e a organização do espaço efetuada radialmente. Além deste aspeto, a Capital constitui-se no nosso imaginário como o lugar de onde emanam todas as decisões, funciona como o último reduto, onde está sediado o Poder; é o local onde se localizam os órgãos de soberania do país, assumindo-se, assim, como o ponto onde se manifesta a Individualidade ou a Independência da Nação.

De facto, alguns geopolíticos clássicos valorizavam, no âmbito dos seus trabalhos, a capital do país. Vejamos:

- o sueco Rudolf Kjellen (1864-1922), um Jurista e professor de Ciência Política, História e Geografia nas Universidades de Gotemburgo e Upsala, a quem é atribuído a criação do neologismo «geopolítica»; definiu-a como a “ciência do Estado, enquanto organismo geográfico, tal como se manifesta no espaço”, na sua obra «O Estado como forma de vida», publicado em 1916 (APUD Chauprade e Thual, 1999, p. 605). Via a geopolítica como uma “ciência política que tem por objecto o Estado unificado”, sendo entendida como um organismo que tinha como principal atributo o Poder (Dias, 2005, p. 77). O Estado, para o autor sueco, era visto como um ser vivo, com o qual fez uma série de analogias: o território seria o corpo; a capital representaria o coração e os pulmões; as veias e artérias corresponderiam às vias de transportes; e as mãos e os pés seriam os centros de produção (Vesentini, 2009). Observe-se a importância atribuída à Capital na sua formulação do Estado;
- o catalão Vicens Vives apresenta a noção de Núcleo Geohistórico entendido como o “espaço natural favorecido pelo cruzamento de linhas de comunicação e correntes de tráfego onde, devido a diversas conjunturas humanas e sociais, surgiu o ímpeto criador de uma cultura ou de um Estado” - Associe-se com a cidade de Guimarães, no caso português - e o de Ecumene Estatal, definindo-o como “a porção do estado que contém a população mais densa e numerosa e a rede de comunicações e transportes mais importantes”, associe-se com a capital dos países (Vives, 1956, p. 130 e 131). Do seu ponto de vista, o «ecumene estatal» coincide com o núcleo geoeconómico que, por sua vez, poderá não se plasmar no «núcleo geohistórico».

A importância da localização da Capital

A localização da Capital não é de somenos importância, como indagamos dos vários exemplos que mudaram a localização da capital, vejamos alguns (Chat GPT):

- a Turquia mudou a capital de Istambul para Ancara, em 1923, por vários motivos, incluindo por razões de segurança (figura 1). A decisão de mudar a capital foi tomada, porque Istambul era vulnerável devido à sua localização no Bósforo, mas também porque era um símbolo do Império Otomano, e o novo governo pretendeu distanciar-se desse legado. Ancara, por outro lado, era vista como um local mais seguro e com uma localização central para a nova capital. Também era vista como um símbolo da nova república turca, pois desempenhou um papel importante na Guerra da Independência da Turquia e foi o lar de muitos intelectuais e políticos do país;



Fonte: Mapa político de Turquia ilustração do vetor.

Ilustração de peru - 103453176 (dreamstime.com)

Figura 1 - Mapa da Turquia.

- o Brasil transferiu a capital do Rio de Janeiro para Brasília, em 1960, como forma de promover o desenvolvimento do interior do país e proporcionar uma localização mais segura para o governo em tempos de instabilidade política (figura 2);

- o Paquistão mudou sua capital de Karachi para Islamabad, em 1967, como forma de criar um local mais central para o governo do país e fornecer um local mais seguro, longe da costa (figura 3);



Fonte: (1) Pinterest

Figura 2 - Mapa do Brasil.



Fonte: Paquistão: mapa, bandeira, capital, curiosidades -Brasil Escola (uol.com.br)

Figura 3 - Mapa do Paquistão.

- em 1991, a capital da Nigéria foi transferida de Lagos para Abuja, a fim de aliviar

a superlotação e o congestionamento do tráfego em Lagos e criar um local mais seguro para o governo do país (figura 4);



Fonte: Mapa político de Nigéria ilustração do vetor.

Ilustração de ocidental - 103024893 (dreamstime.com)

Figura 4 - Mapa da Nigéria.

- o Cazaquistão mudou sua capital de Almaty para Astana (agora Nur-Sultan), em 1997, como uma forma de criar um local mais central para o governo do país e promover o desenvolvimento das regiões do interior do país (figura 5);

- a nova capital administrativa que a Indonésia planeia construir na ilha de Bornéu, para substituir Jacarta, vai chamar-se Nusantara (que significa arquipélago), prevendo-se que a mudança se possa iniciar em 2024. Jacarta, que está 40% abaixo do nível do mar, está a afundar cerca de 7,5 centímetros em média por ano, de acordo com as últimas estimativas oficiais, embora uma barragem marítima esteja a ser construída para impedir a submersão da cidade. A atual capital, localizada no noroeste da Ilha de Java, tem uma população de cerca de dez milhões de pessoas (figura 6).



Fonte: Mapa Político De Cazaquistão.

Ilustração do Vetor - Ilustração de lago, terra: 74197486 (dreamstime.com)

Figura 5 - Mapa do Cazaquistão.



Fonte: mapa-.jpg (1300x779) (marsemfim.com.br)

Figura 6 - Mapa da Indonésia.

Qual é o simbolismo da capital para o Estado? (ChatGPT)

A capital de um país desempenha um papel simbólico importante para o Estado. Ela é geralmente considerada o centro político, administrativo e económico da nação. Como tal, a capital, muitas vezes, representa a identidade nacional, a soberania e a independência do país.

Além disso, a capital é frequentemente o local onde se encontram os principais órgãos de governo, como o parlamento, a residência oficial do chefe de Estado ou governo e os principais ministérios. Esta concentração de poder e instituições governamentais reforça a importância simbólica da capital.

A capital também pode ser um símbolo de unidade e coesão nacional, representando a diversidade étnica, cultural e geográfica do país. Muitas vezes, a capital é escolhida numa região central para facilitar o acesso e a comunicação entre as diferentes partes do país.

Além disso, a capital pode ter um significado histórico ou cultural significativo. Muitas vezes, ela abriga monumentos, marcos históricos, museus e outros locais importantes que representam a história, a cultura e as tradições da nação.

Em resumo, a capital de um país tem um simbolismo que abrange a individualidade ou identidade nacional, a soberania, a estabilidade política, a unidade nacional e a representação institucional e histórica da nação.

As situações descritas pela inteligência artificial aplicam-se globalmente à nossa capital - Lisboa.

A localização da capital e as Comunicações de Transporte

A importância da localização da capital, também é facilmente verificável pela organização, por exemplo, das Comunicações de Transporte; Lisboa localiza-se no litoral, pelo que os sistemas de transporte terrestre estão organizados longitudinalmente ao longo da costa atlântica, onde também se encontra a maioria da população portuguesa e, transversalmente, de forma secundária, através das ligações internacionais, na direção Este. Por outro lado, Espanha, com a capital localizada no centro da Península Ibérica, organiza os sistemas - rodoviário (figura 7), ferroviário (figura 8) e as condutas - de forma a beneficiar a posição central da capital, acentuando o poder centrípeto que esta exerce sobre todos os espaços que a rodeiam.



Fonte: PEIT, 2005, p. 29

Figura 7 - Rede rodoviária da Península Ibérica.



Fonte: <http://lusotopia.no.sapo.pt>

Fonte: ADIF, 2013

Figura 8 - Rede Ferroviária portuguesa e espanhola.

As políticas baseadas na subsidiariedade e na descentralização apoiadas pela Comissão Europeia têm procurado aprofundar a natureza policêntrica do sistema urbano europeu. A visão do território europeu preconiza que cada cidade seja vista como um elemento

ativo e participante nos desafios globais. Nesta perspetiva, territórios geograficamente periféricos podem ser importantes plataformas para o espaço não-europeu. Assim, apoiar as novas dinâmicas metropolitanas, bem como a adaptação das estruturas existentes à organização dos territórios em hubs and spokes³, será o princípio inspirador de um conjunto de iniciativas que materializará a política europeia de cidades (Branco, 2009).

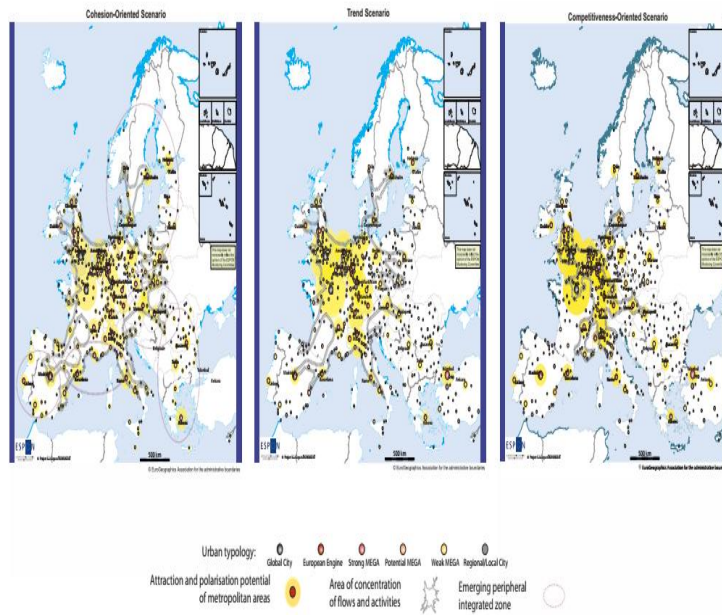
A organização dos sistemas de transporte terrestres dos dois países beneficia a posição das Capitais. A espanhola, está localizada no centro do território e, por isso, o seu espaço está organizado de forma radial, o que facilita a administração política, a circulação de pessoas e mercadorias e favorece a coesão territorial. Já a capital portuguesa localiza-se junto a um bom porto; atendendo aos inúmeros monumentos históricos de que dispõe, da sua beleza natural, a que se associa um ambiente seguro e um clima ameno, Lisboa pode beneficiar do incremento da escala de navios de cruzeiro, a que se associa o aeroporto Humberto Delgado para aumentar o número de turistas que a visitam. Falta a ligação internacional por ferrovia.

Assim, na nossa perspetiva, Portugal deve valorizar a sua posição geográfica enquanto interface entre a Europa e o Atlântico, incorporando todas as Comunicações de Transporte, existentes e que se pretendem construir, tendo em consideração, ao fazê-lo, não potenciar ou multiplicar o centripetismo de Madrid, já que é a capital de um Estado que é uma das maiores potências mundiais (15º PIB mundial e 4º da União Europeia, em 2020); pois, se não houver esse cuidado, tende a acentuar, ainda mais, a posição periférica de Lisboa e de Portugal no espaço Europeu. De resto, o próprio do conceito de hub, uma forte estrutura centrípeta tende a reforçar a aludida centralidade da capital espanhola, que se manifesta como uma força ainda mais atrativa em relação a todo o espaço envolvente na Península.

Tendo em conta este pensamento, de referir que a rede europeia ESPON (Rede Europeia de Observação do Planeamento Espacial) publicou o que pode ser o mapa territorial europeu de 2030, elaborando três cenários que consideram: o tendencial, o resultado de uma política orientada para a competitividade e a de uma política orientada para a coesão económica, social e territorial (figura 9).

No cenário tendencial, o mapa mostra uma concentração considerável de atividades nas áreas metropolitanas centrais da Europa, o designado Pentágono que engloba cinco grandes metrópoles (Londres, Paris, Milão, Munique e Amesterdão) onde se encontra a maioria da população e criação de riqueza da Europa.

Comparing Scenarios: Spatial structure and urban hierarchy in 2030



Fonte: 3.2._Map12_Comparing Scenario...& urban hierarchy in 2030.pdf (espon.eu)

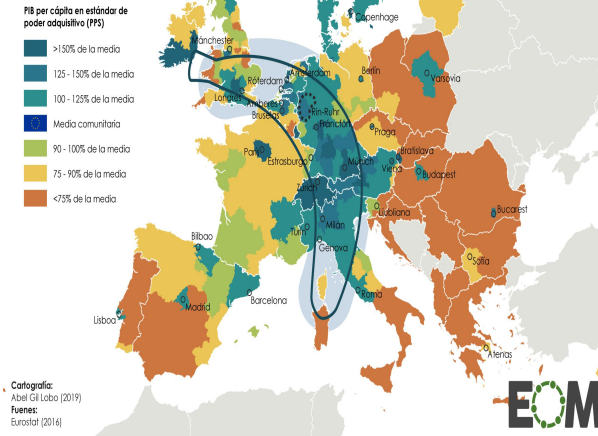
Figura 9 - Mapa territorial europeu de 2030.

Outra forma de mostrar a zona mais densamente povoada e desenvolvida economicamente da Europa é a banana azul. Esta área estende-se do centro da Inglaterra ao norte da Itália, passando pelo oeste da Alemanha. Esta região é caracterizada por ser a que possui o maior potencial económico e desenvolvimento graças à indústria tecnológica, boas infraestruturas e mão-de-obra altamente qualificada. Além dessa região, apenas as grandes capitais ou grandes cidades de diferentes países têm um nível económico claramente acima da média da comunidade (figura 10).

É devido a este racional que consideramos que Portugal deve ter a ambição de se ligar diretamente ao Centro da Europa (Pentágono), ao invés, do centro de poder de Espanha. O que não invalida a ligação a Madrid (mas não diretamente) ou que as empresas situadas na Comunidad de Madrid utilizem as nossas infraestruturas de transporte, nomeadamente as portuárias, por serem vantajosas e, assim, contribuïrem para a atividade económica portuguesa.

La banana azul europea

Concentración de población,
riqueza y oportunidades



Fonte: <https://elordenmundial.com>

Figura 10 - Banana Azul Europeia.

Continuando o nosso raciocínio, de referir que a Europa, com o objetivo de relançar o tráfego internacional ferroviário de mercadorias, criou nove corredores ferroviários. O que interessa a Portugal, designado corredor do Atlântico, é número 4 (a amarelo) e abrange também Espanha e França, ou dito de outra forma, liga no ramo norte Sines-Lisboa/Leixões-Medina del Campo/Bilbau/San Sebastián-Irún-Bordeaux-Paris, ou seja, a ligação direta ao Centro da Europa, como defendemos (figura 11).



Fonte: Europa completa rede de corredores ferroviários - Transportes & Negócios (transportesenegocios.pt)

Figura 11 - Corredores ferroviários europeus.

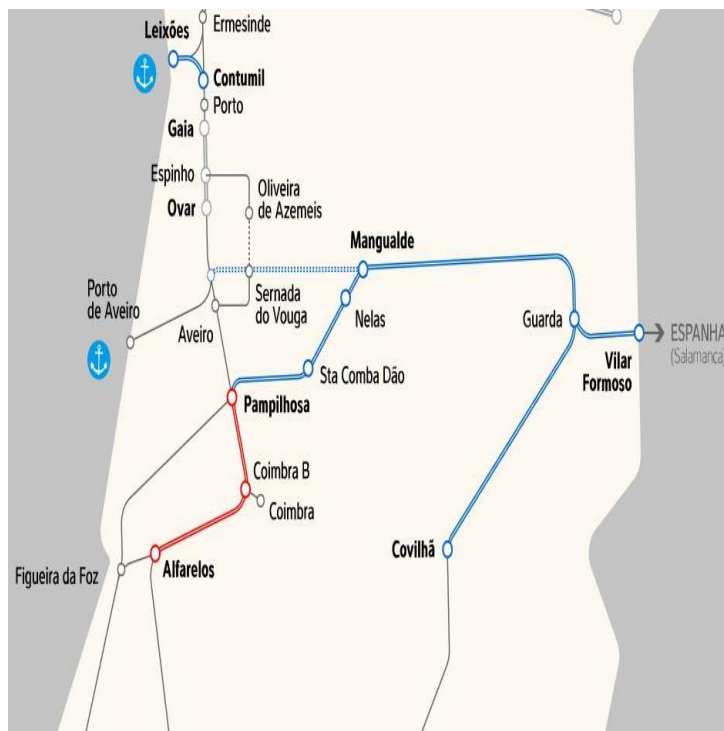
Contudo, o ramo a sul liga o porto de Sines diretamente ao corredor do Mediterrâneo e à linha que vem do Porto de Algeciras, retirando desta forma a vantagem geográfica que o Porto de Sines oferece (figura 12).



Fonte: Comissão Europeia aceita integrar a Galiza no Corredor Atlântico - Transportes & Negócios (transportesenegocios.pt)

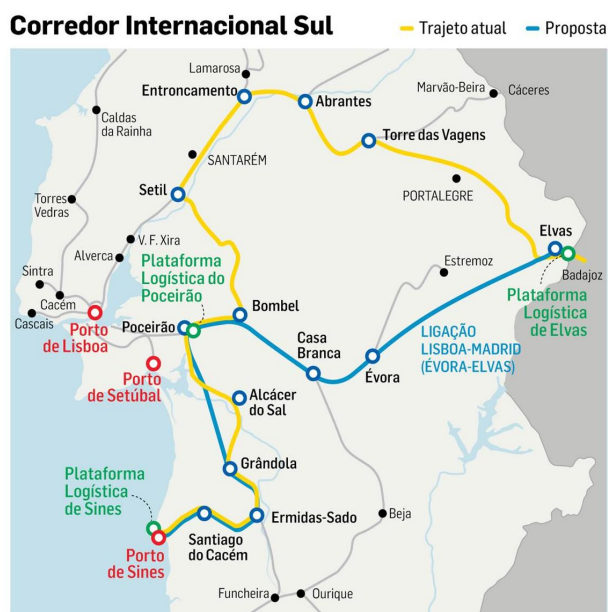
Figura 12 - Corredores ferroviários na Península Ibérica.

Tendo em conta o racional apresentado, a ligação prioritária de Portugal ao corredor do Atlântico deveria ser efetuada pelo Corredor Internacional Norte (figura 13), pois, socorrendo-nos das palavras do vice-presidente das Infraestruturas de Portugal Carlos Fernandes, em 2018, este é a “saída natural para a Europa evitando a difícil travessia da zona de Madrid (tráfego intenso e orografia difícil)”, contudo, aparenta que a prioridade é dada no Corredor Internacional Sul (figura 14), cujas obras deveriam ter terminado em 2022 (agora, a nova previsão é em 2025), enquanto a Norte, segundo o sítio da Internet das Infraestruturas de Portugal, os troços da linha estão todos consignados (falta apenas a estação de Pampilhosa), mas não conseguimos apurar a previsão do fim de obras.



Fonte: Linha da Beira Alta, Troço Celorico da Beira - Guarda | Infraestruturas de Portugal

Figura 13 - Corredor Internacional Norte.



Fonte: DN, 2018

Figura 14 - Corredor Internacional Sul.

Ainda no sentido de tornar a capital portuguesa mais atrativa, devemos criar na região de Lisboa uma infraestrutura aeroportuária, com capacidade para receber aeronaves de

grandes dimensões (tipo o A380 ou o Boeing 787) e acomodar o aumento do tráfego aéreo, com a finalidade de manter Lisboa como hub no transporte aéreo. A concretizar-se a privatização da TAP, devem ser acauteladas as questões de ordem estratégica e não apenas as financeiras.

Conclusões

A capital de um país tem um simbolismo que se associa com a individualidade ou identidade nacional, a soberania, a estabilidade política, a unidade nacional e a representação institucional e histórica da nação.

Relevando a importância da Capital, Lisboa é o coração e os pulmões de Portugal e o «ecumene estatal» que coincide com o núcleo geoeconómico, socorrendo-nos das teorizações dos geopolíticos Rudolf Kjellen e Vicens Vives.

As cidades têm ganho relevância na competitividade entre estados, com maior relevância, ainda, para a Capital. Neste aspeto, salienta-se que os fluxos entre cidades globais são superiores ao fluxo com a sua área metropolitana ou outras cidades hierarquicamente inferiores localizadas na sua proximidade.

No contexto da Península Ibérica, Madrid está localizada no centro, pelo que exerce uma força centrípeta sobre todo o espaço envolvente. Lisboa, localizada junto ao estuário do Rio Tejo, que é simultaneamente um Porto de águas profundas, pelo que, em tempo de paz, tem vantagens relativamente ao transporte marítimo. Contudo, relativamente à rodovia e à ferrovia, a nossa capital e Portugal continental, para atingir a Europa, tem de passar por Espanha, pelo que Portugal deve planear as suas infraestruturas de transporte de forma a procurar atingir diretamente o centro da Europa e, indiretamente Madrid, na nossa perspetiva, evidentemente.

Relativamente ao novo aeroporto de Lisboa, idealmente deveria estar a Norte do Rio Tejo; contudo, após o estudo comparativo realizado pelo LNEC, em 2008, entre o aeroporto a ser localizado na Zona da Ota ou na Zona do Campo de Tiro de Alcochete, ter concluído ser mais vantajoso a sua localização na margem Sul do Tejo, na nossa perspetiva, este já deveria estar em construção e não a repetir os estudos. Devemos ter a noção que a localização do aeroporto a sul e a capital a norte implica a construção de novas travessias do rio.

Na privatização da TAP deve haver a preocupação sobre a manutenção do hub em Lisboa, pelo que atendendo às dimensões do aeroporto de Barajas, a inserção da nossa companhia aérea no grupo IAG (International Airlines Group), torna-se num enorme perigo para essa aspiração.

Bibliografia

BAIROCH, Paul (1988). *Cities and Economic Development. From the Dawn of History to the Present*, The University of Chicago Press, Chicago.

BAUD, Pascal et al (1999). *Dicionário de Geografia*. Tradução de Raquel Mota e João Atanásio, Editora Plátano, Lisboa.

BRANCO, Rosa Maria Pires (2009). *Competitividade e Governação - O Caso da Área Metropolitana de Lisboa, I Volume*, Tese de Doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

BROTCHIE, John et al (1995). *Cities in Competition. Productive and Sustainable Cities for 21st Century*. Longman Australia, Melbourne.

CHAUPRADE, Aymeric e THUAL, François (1999). *Dictionnaire de Géopolitique*, 2ª Edição, Ellipses, Paris.

DIAS, Carlos Manuel Mendes (2005). *Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinos*, Prefácio, Lisboa.

DN (2018). Portugal mais próximo da Europa com investimento de 500 milhões em ferrovias, *Diário de Notícias*, de 6 de março de 2023. Disponível em: <https://www.dn.pt/dinheiro/portugal-mais-proximo-da-europa-com-investimento-de-500-milhoes-em-ferrovias-9164052.html>

FERNANDES, Carlos (2018). Corredor Internacional Norte, apresentação no Cais Coberto da Estação da Covilhã, 5 de março de 2018. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=ca6a5faf-e11f-427e-816e-86fe54d4a50b>

FRIEDMANN, Jonh (1986). "The World City Hypothesis. Development and Change" in http://www.megacities.nl/lecture_hall.htm, em 3 de Fevereiro de 2023.

LNEC (2008). *Estudo para Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete, 2ª Fase - Avaliação comparada das duas localizações*, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa.

PEIT, 2005. *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte*, Ministerio de Fomento, Gobierno de España, Internet: PEIT 2005 - Cap[™]tulo 06 (mitma.gob.es), consultado em 22 de junho de 2023.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2005). "Problemas em torno de um conceito complexo", in *Geografia de Portugal: Sociedade, Paisagens e Cidades*, Direção de Carlos Alberto Medeiros, Volume II, Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 176-189.

SEQUEIRA, Jorge Manuel Dias (2013). A Individualidade de Portugal e as Comunicações de Transporte no Espaço Ibérico. Uma Abordagem Geopolítica, Tese de Doutoramento apresentada no Instituto de Geografia e Ordenamento do Território (IGOT), da Universidade de Lisboa.

SEQUEIRA, Jorge (2020). “Novo Aeroporto de Lisboa - qual a melhor localização?”, in Segurança e Defesa, n.º 39, Lisboa, 164-170.

VESENTINI, José William (2009). “Geocrítica - Geopolítica: ensino da Geografia”, Home Page, Internet: <http://www.geocritica.com.br/geopolitica.htm>, consultado em 4 de Fevereiro de 2009.

VIVES, Vicens (1956). Tratado General de Geopolítica, Segunda Edición, Centro de Estudios Históricos Internacionales, Universidade de Barcelona, Espanha.

* Baseado na apresentação efetuada no IV ciclo de conferências, organizadas pela Fundação Cidade de Lisboa, em 3 de julho de 2023.

1 Teresa Barata Salgueiro salienta que é “óbvio o que é uma cidade”, no entanto, alerta para a complexidade quando se procura a sua individualização e, por isso, há tendência em utilizar expressões como «centros urbanos» ou «áreas urbanas» (2005, p. 176).

2 Classifica as cidades em Globais, Mundiais, Regionais e Nacionais.

3 “Forma de organização territorial em que, analogamente ao funcionamento de redes de transportes e comunicações, as grandes cidades estão ligadas entre si e as cidades de menor dimensão estão dependentes de uma dessas cidades principais” (Branco, 2009, p. 94).