O PLANEJAMENTO URBANO-REGIONAL CHINÊS COMO EIXO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

CHINESE URBAN-REGIONAL PLANNING AS AN AXIS OF ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT

LA PLANIFICACIÓN URBANO-REGIONAL CHINA COMO EJE DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL

Vitor Vieira Fonseca Boa Nova

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ)
vitorvboanova@gmail.com

Destaques

- Ao combinar uma economia de mercado com um sistema de planejamento orientado a objetivos socializantes, pretende-se com este artigo lançar luz sob aspectos muitas vezes negligenciados em trabalhos e pesquisas quanto ao desenvolvimento chinês.
- O desenvolvimento chinês apresenta ao mundo a possibilidade concreta de que sob uma economia política comprometida com o imperativo do planejamento do desenvolvimento econômico-social pode-se elevar as condições de vida da população, neste caso de centenas de milhões de pessoas.
- O setor de infraestruturas de transporte e o desenvolvimento dos Trens de Alta Velocidade (TAV) fazem parte dos planos especiais obrigatórios, que se iniciam a partir de decisões do governo central, e ramificam-se em níveis provincial e local.
- O planejamento urbano e regional é expressão da estrutura e superestrutura da formação econômico-social chinesa.

RESUMO

O desenvolvimento econômico e social que a China vem experimentando nas últimas décadas já deixou de ser objeto de discussão para se tornar uma constatação. Negar os avanços tecnológicos, produtivos e suas repercussões na elevação da qualidade de vida da população chinesa é hoje negar a realidade. O que este artigo visa demonstrar é que esse processo de desenvolvimento tem como um de seus elementos estratégicos a intervenção política e governamental a partir da elaboração e execução de planos e

projetos de caráter e repercussões territoriais. O planejamento urbano e regional apresenta-se como um dos principais vetores do desenvolvimento chinês, manifestando-se num processo de urbanização regionalizado baseado em projetos urbanos e de transporte que evidencia a capacidade de, simultaneamente, elevar as forças produtivas do país e as condições de vida da sociedade. Nesse sentido, a questão de fundo passa por compreender quais as principais regularidades e contribuições a experiência de planejamento urbano-regional chinês oferece a outros países que também visam o desenvolvimento econômico e social.

Palavras-chave: Desenvolvimento econômico e social; Planejamento urbano e regional; Projetos urbanos e de transporte; China; Território.

ABSTRACT

The economic and social development that China has experienced in recent decades is no longer a topic of debate, but rather a fact. Denying the technological and productive advances and their impact on improving the quality of life of the Chinese population is, today, a denial of reality. What this article aims to demonstrate is that this development process has, as one of its strategic elements, political and governmental intervention through the formulation and implementation of plans and projects with territorial implications and impacts. Urban and regional planning emerges as one of the main drivers of Chinese development, manifesting itself in a regionally based urbanization process driven by urban and transport projects, which highlights the ability to simultaneously enhance the country's productive forces and improve societal living conditions. In this sense, the central question is to understand the main patterns and contributions that the Chinese urban-regional planning experience offers to other countries also striving for economic and social development.

Keywords: Economic and social development; Urban and regional planning; Urban and transport projects; China; Territory.

RESUMEN

El desarrollo económico y social que China ha experimentado en las últimas décadas ha dejado de ser un tema de debate para convertirse en una constatación. Negar los avances tecnológicos, productivos y sus repercusiones en la mejora de la calidad de vida de la población china es, hoy en día, negar la realidad. Lo que este artículo pretende demostrar es que este proceso de desarrollo tiene, como uno de sus elementos estratégicos, la intervención política y gubernamental a través de la elaboración y ejecución de planes y proyectos con implicaciones y repercusiones territoriales. La planificación urbana y regional se presenta como uno de los principales vectores del desarrollo chino, manifestándose en un proceso de urbanización regionalizada basado en proyectos urbanos y de transporte que pone de relieve la capacidad de elevar simultáneamente las fuerzas productivas del país y las condiciones de vida de la sociedad. En este sentido, la cuestión central radica en comprender cuáles son las principales regularidades y contribuciones que la experiencia de planificación urbano-regional china ofrece a otros países que también buscan el desarrollo económico y social.

Palabras clave: Desarrollo económico y social; Planificación urbana y regional; Proyectos urbanos y de transporte; China; Territorio.

INTRODUÇÃO

Passados mais de 70 anos da proclamação da República Popular da China e quatro décadas do início da implementação das políticas de reforma e abertura em 1978, hoje é possível avaliar suas respectivas consequências e resultados a partir de uma visão de processo histórico. Tendo largado de uma posição extremamente desfavorável em decorrência de praticamente um século de invasões, interferências e domínio colonial e semicolonial por parte de potências imperialistas, principalmente Inglaterra e Japão, passado por grandes revoltas, mudanças de regime político e guerra civil, a China pré-1949 era um dos países mais pobres do mundo, com sucessivos surtos de fome e com uma expectativa de vida na média de 35 anos de idade.

Ainda que nas primeiras décadas do que pode ser chamado de Nova China[1] o país tenha experimentado uma média de crescimento econômico significativo – entre 1952 e 1978 a média de crescimento foi de 6,6% (Jabbour, Boa Nova e Vadell, 2024) –, este foi um período também marcado por equívocos e desvios de rotas, em muito condicionados por uma situação de cerco geopolítico e pelo atraso econômico. Apesar de certo desenvolvimento econômico, proporcionado pela edificação de uma indústria de base a partir da socialização dos meios de produção (Boer, 2024) e melhoras nos níveis de educação e outros serviços públicos, no final da década de 1970 ficou evidente a condição de estagnação e crescimento insuficiente do país, incapaz de garantir uma elevação significativa das condições de vida da população e de acompanhar o desenvolvimento de vizinhos importantes – casos, principalmente, do Japão, Taiwan, Cingapura e Coreia do Sul.

Foi a partir da década de 1980, e, sobretudo, dos anos 1990, que a China parece ter reencontrado um caminho original para seu processo de desenvolvimento. Para isso foi necessária uma virada estratégica que desafiou paradigmas até então dominantes, tanto no espectro marxista tradicional ou acadêmico, quanto nas correntes liberais e ortodoxas da economia. Pautada pela coexistência e combinação de diferentes elementos de distintos modos de produção e relações sociais, comumente identificada como um

[1] A partir de 1949, quando ocorre a proclamação da República Popular da China.

socialismo de mercado, a China conformou-se, nas palavras de Jabbour, Dantas e Espíndola (2021), como uma "nova classe de formação econômico-social".

O gigante asiático se inseriu de vez no sistema capitalista internacional hegemonizado pelos EUA, estimulou as forças de mercado no interior do país, permitiu novas formas de propriedade não-públicas, porém manteve o controle dos rumos da economia a partir de uma reestruturação das empresas estatais e do sistema financeiro nacional nos anos 1990, juntamente com a manutenção do papel de liderança por parte do Partido Comunista da China (PCCh), que continuou exercendo sua hegemonia política no âmbito nacional das relações de poder.

Apesar de todas as turbulências e dos "efeitos colaterais" do intenso e constante processo de desenvolvimento que a China enfrentou nessas últimas décadas – notadamente a elevação das desigualdades sociais, regionais e impactos ambientais – hoje é possível afirmar que o saldo geral claramente aponta para um salto significativo tanto das forças produtivas do país, consolidando-se na fronteira tecnológica de setores sensíveis dos principais circuitos produtivos contemporâneos, quanto das condições de vida da população de um modo geral, com ganhos reais no salário, baixos níveis de desemprego, redução do custo de vida e melhoria na qualidade das infraestruturas e serviços sociais urbanos e nas áreas rurais.

Partindo, portanto, desta condição singular que caracteriza o socialismo chinês, ao combinar uma economia de mercado com um sistema de planejamento orientado a objetivos socializantes, pretende-se com este artigo lançar luz sob aspectos muitas vezes negligenciados em trabalhos e pesquisas quanto ao desenvolvimento chinês. É muito comum se focar em questões referentes a uma suposta dicotomia entre Estado e Mercado, tomando a relação entre ambos como caminho para explicação do fenômeno chinês de desenvolvimento. No entanto, do ponto de vista metodológico, a opção aqui adotada é por ressaltar outros dois elementos que dão centralidade à política e ao exercício do poder político: a atuação do PCCh e a planificação do processo de desenvolvimento enquanto elementos estratégicos da evolução da complexa formação econômico-social chinesa.

Nesse sentido, reconhece-se como campo de intervenção e exercício do poder político, dos mais importantes, aquele desempenhado pelo planejamento do desenvolvimento urbano e regional. Parte-se do pressuposto de que o processo de

desenvolvimento chinês tem como um de seus elementos estratégicos a intervenção política e governamental a partir da elaboração e execução de planos e projetos de caráter e repercussões territoriais. De modo que o planejamento urbano e regional se apresenta como um dos principais vetores do desenvolvimento chinês, manifestando-se num processo de urbanização regionalizado baseado em projetos urbanos e de transporte que evidencia a capacidade de, simultaneamente, elevar as forças produtivas do país e as condições de vida da sociedade.

Sendo assim, a questão de fundo passa por compreender quais as principais regularidades[2] e contribuições que a experiência de planejamento urbano-regional chinês oferece a outros países que também visam o desenvolvimento econômico e social. Pois é aprendendo com o que há de mais avançado neste quesito hoje no mundo que nos colocaremos em condições de também avançar.

Este artigo é dividido em 6 partes. Além desta introdução e das considerações finais, é composto por outros quatro tópicos. O primeiro destes apresenta em linhas teóricas gerais o tema da planificação do desenvolvimento em seu aspecto urbano e regional. O segundo insere a particularidade representada pela experiência de planejamento urbano-regional chinês como parte de um processo progressivo de racionalização do desenvolvimento. O terceiro tópico procura se aprofundar nos projetos enquanto extensão e confirmação dos planos, em especial projetos urbanos e de transporte. E, por fim, no último tópico pretende-se identificar regularidades e apontar possíveis tendências a serem apreendidas pelos países em desenvolvimento no que se refere ao planejamento do desenvolvimento urbano-regional chinês.

PLANEJAMENTO URBANO-REGIONAL COMO ASPECTO DA PLANIFICAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO-SOCIAL

Mais que apresentar uma revisão bibliográfica do debate quanto ao tema do planejamento urbano-regional e sua relação com o desenvolvimento econômico e social, o objetivo aqui é apresentar brevemente uma concepção que se pretende ser materialista histórica e dialética quanto ao tema da planificação do desenvolvimento econômico-social em seu aspecto urbano-regional.

[2] Trata-se de uma opção metodológica de destacar aquilo que apresenta certa constância e que contribui pra conformar as características mais essenciais e definidoras de um fenômeno, seus padrões relativos.

Parte-se sobretudo da articulação entre duas dimensões: a Economia Política e o Território. Isto é, considerando que a relação entre sociedade e natureza conforma as forças produtivas, e as relações no seio da própria sociedade conforma as relações sociais, procura-se identificar os processos de produção, circulação e distribuição e a atuação da superestrutura político-institucional considerando seu aspecto territorial.

Com base na análise do processo de desenvolvimento capitalista realizada por Lenin (1985), o processo de desenvolvimento manifesta-se a partir de dois movimentos principais, que, na visão aqui utilizada, devem ainda persistir numa formação econômico-social de orientação socialista como parte de um período de transição, como pressupomos ser o caso chinês.

De um lado, o desenvolvimento em profundidade, sustentado na reprodução ampliada do capital enquanto tendência de elevação da capacidade produtiva, aptidão do capitalismo em elevar suas forças produtivas de modo constante e criar seus próprios mercados. Esse movimento, que poderia ser identificado como de criação de um mercado interno – baseado sobretudo no consumo produtivo, mas também no consumo da força de trabalho –, ocorre em paralelo à especialização produtiva e da divisão social do trabalho e ao aumento de sua produtividade.

Seu resultado é o processo de industrialização, tendo como "consequência imediata" (Lenin, 1985, P. 32), do ponto de vista do uso e ocupação social do território, um *processo de urbanização*. À medida que, como reflexo das alterações na distribuição da divisão social do trabalho, o crescimento da população ocupada na indústria e serviços correlatos se dá numa intensidade e numa escala maior que o da população rural, evidencia-se um movimento campo-cidade, um deslocamento da população rural para áreas urbanas, conformando um movimento de aglomeração expresso no crescimento das cidades e de novos centros urbanos.

De outro lado, o desenvolvimento em extensão, onde a procura é por novos mercados, mercados externos enquanto opções de expansão do capital por meio da substituição de antigas relações sociais por novas. Se no desenvolvimento em profundidade a tendência é a da aglomeração em centros urbanos como reflexo do processo de industrialização, no desenvolvimento em extensão a tendência é um movimento de espraiamento, onde a urbanização se dá "para fora", extrapolando seus

limites e adquirindo um caráter mais amplo que se traduz na expansão e integração produtiva e da divisão social do trabalho em contornos regionais.

> No primeiro, o que temos são relações capitalistas já estabelecidas que se desenvolvem; no segundo, a formação de novas relações capitalistas num novo território. O primeiro implica o desenvolvimento em profundidade; o segundo, o desenvolvimento em extensão. (...) o desenvolvimento do capitalismo em profundidade, isto é, o crescimento da agricultura e da indústria capitalista num território dado, determinado e restrito, e o desenvolvimento do capitalismo em extensão, isto é, a ampliação da esfera de dominação sobre novos territórios. (Lenin, 1985, p. 353 e 372).

A novidade numa formação econômico-social de orientação socialista residiria na capacidade de absorver essa peculiaridade capitalista de promover o desenvolvimento em profundidade e em extensão, porém, de modo planificado, tendo como tarefas históricas fundamentais garantir o desenvolvimento das forças produtivas e a atualização constante das relações sociais de produção, distribuição e redistribuição, no sentido da socialização da riqueza socialmente produzida (Boa Nova, 2024).

Isto é, no socialismo como período de transição e superação do capitalismo, o desenvolvimento em seu aspecto territorial é superestrutura mediada pela capacidade relativa de planificação econômico-social. A acumulação se mantém no socialismo, porém, não mais como resultado último e subordinado à lógica do capital, e sim enquanto reprodução ampliada dos investimentos produtivos orientados pela planificação que tem como um de seus objetivos edificar o "macrossetor produtivo" enquanto base material do socialismo (Jabbour e Gabriele, 2021).

A atuação desta superestrutura política *de caráter socialista* visando à planificação do processo de desenvolvimento em seu aspecto territorial pode se dar de diferentes formas e baseada em alguns pressupostos. Por exemplo, através de incentivos e isenções fiscais, da regulação do uso e ocupação do solo, dos investimentos e atuação de bancos e empresas públicas sob controle do Estado de orientação socialista, da propriedade estatal e coletiva da terra.

Porém, o que se pretende destacar neste artigo é a intervenção política e governamental representada pelo desenvolvimento de projetos urbanos e de transporte. O que, inclusive, envolve grande parte das demais formas e pressupostos citados e por isso

se apresenta como espécie de universal no particular[3]. Estes projetos se comportam como mecanismos com potencial de incidir, simultaneamente, no desenvolvimento das forças produtivas e na elevação das condições de vida da população, representando, em última instância, um processo de socialização da riqueza.

No caso dos projetos urbanos, a partir da racionalização do processo de produção e circulação, atuam na viabilização das atividades produtivas, da concentração e especialização dos mercados e da divisão social do trabalho – por exemplo ao proporcionar a distribuição e acesso a energia, água, saneamento e tudo aquilo que compõe os efeitos de aglomeração do espaço urbano, seja do ponto de vista infraestrutural, técnico, científico ou cultural. No âmbito da racionalização do processo de distribuição e redistribuição, os projetos urbanos atuam a partir da oferta de serviços de utilidade pública e de bens públicos – por exemplo, o acesso a equipamentos de educação, saúde, cultura, lazer, construção de parques e melhoria do paisagismo urbano, enfim, tudo aquilo que representa uma elevação qualitativa do consumo social do ambiente urbano.

No caso dos projetos urbanos, a partir da racionalização do processo de produção e circulação, atuando na viabilização das atividades produtivas, da concentração e especialização dos mercados e da divisão social do trabalho – por exemplo ao proporcionar a distribuição e acesso a energia, água, saneamento e tudo aquilo que compõe os efeitos de aglomeração do espaço urbano, seja do ponto de vista infraestrutural, técnico, científico ou cultural. No âmbito da racionalização do processo de distribuição e redistribuição, a partir da oferta de serviços de utilidade pública e de bens públicos – por exemplo, o acesso a equipamentos de educação, saúde, cultura, lazer, construção de parques e melhoria do paisagismo urbano, enfim, tudo aquilo que representa uma elevação qualitativa do ambiente urbano.

No que se refere aos projetos de transporte, no que tange à racionalização do processo de produção e circulação, seu desenvolvimento tem o potencial de reduzir os tempos de curso e de rotação da produção de riqueza, contribuindo para a expansão e integração dos mercados e da divisão social do trabalho, o que tem como efeito a elevação das forças produtivas. Por outro lado, quanto à racionalização do processo de distribuição

[3] Os projetos urbanos e de transportes enquanto produtos da ação de caráter concreto são vistos como elementos particulares representativos da condição geral de intervenção política e governamental em suas variadas formas. E enquanto prática, possuem "a dignidade do universal" (Tsé-Tung, 1999, p. 14).

e redistribuição, seu desenvolvimento adquire retorno social ao permitir uma série de benefícios como a redução do tempo de viagens, seja a trabalho ou turismo, o que confere maior conforto, mobilidade, acessibilidade a novos territórios e melhor aproveitamento do tempo, além de estimular o intercâmbio cultural entre as pessoas das diferentes regiões e áreas conectadas.

Com base nesse arcabouço teórico-introdutório, que envolve a relação entre desenvolvimento econômico-social, território e projetos urbanos e de transporte, este artigo procura caminhar no sentido de identificar, histórica e empiricamente, as principais regularidades e peculiaridades da planificação do desenvolvimento urbano-regional na formação econômico-social chinesa.

A EXPERIÊNCIA CHINESA: PROCESSO PROGRESSIVO DE RACIONALIZAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANO-REGIONAL

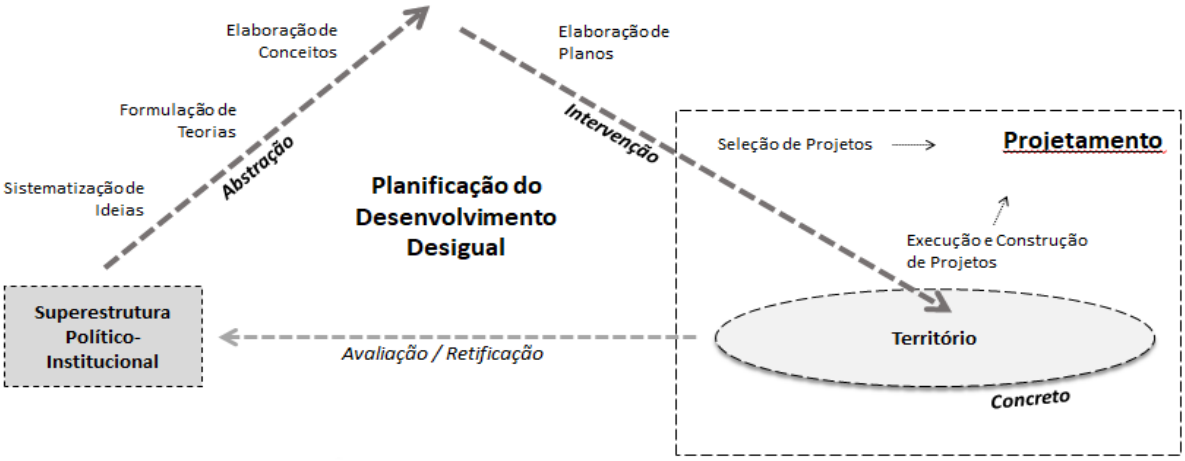
A fim de compreender qual a participação e contribuição têm as políticas de caráter ou repercussão territorial para o desenvolvimento da formação econômico-social chinesa, passa a ser tarefa fundamental a análise do processo de planificação do desenvolvimento urbano-regional chinês enquanto processo progressivo de racionalização do desenvolvimento econômico-social em seu aspecto territorial.

Com base na contribuição de Tsé-Tung (1999, p. 29), considera-se como processo progressivo de racionalização o caminho de "progressão constante" do "conhecimento humano" que se dá pelo desdobramento de ideias, teorias, conceitos, planos e projetos, visando a passagem do momento de abstração para o momento de consecução de uma prática política – capaz de transformar a realidade objetiva conforme decisões consciente e previamente estabelecidas.

> Para refletir plenamente um fenômeno na totalidade, para refletir a essência e as leis internas, é preciso criar um sistema de conceitos e teorias, depois de se terem submetido os múltiplos dados da percepção sensível a uma elaboração mental (...). O homem (...) recebe, sob a influência do reflexo do processo objetivo e da sua própria atividade subjetiva, a possibilidade de passar do conhecimento sensível ao conhecimento racional e de criar ideias, teorias, planos ou projetos que correspondem, em geral, às leis desse processo objetivo; e se na aplicação posterior dessas ideias, teorias, planos e projetos, na prática do mesmo processo objetivo, se chega ao objetivo fixado, isto é, se se consegue, na prática desse processo, transformar em realidade as ideias, teorias, planos e projetos previamente elaborados, ou se se chega a realizá-los nas suas linhas gerais, o movimento do conhecimento desse processo objetivo pode considerar-se terminado. (Tsé-Tung, 1999, p. 23, 26).

De modo que, para analisar o caso particular do planejamento urbano-regional chinês – liderado por uma força política (PCCh) que tem assumidamente como "visão de mundo" e "metodologia" de governo o "materialismo dialético" e na contribuição teórica e filosófica de Mao Tsé-Tung uma importante referência (Jinping, 2015) –, torna-se pertinente ter em consideração o que pode ser identificado como um movimento duplo: de prévia abstração científico-racional sobre a realidade, e de intervenção política no concreto (ver figura 1).

Figura 1 – Processo progressivo de racionalização do desenvolvimento



Fonte: Boa Nova (2024).

Elaboração de conceitos

O primeiro elemento a ser destacado é o de elaboração de conceitos orientadores do planejamento urbano-regional – no caso chinês, notadamente os conceitos de Desenvolvimento Regional Coordenado e de Nova Urbanização, ou urbanização de novo-tipo.

Consolidado a partir dos anos 2000 através do XI Plano Quinquenal (2006-2010), o conceito de Desenvolvimento Regional Coordenado (Dunford e Bonschab, 2013; Yu e Chen, 2014; Yang, 2019) faz parte de um contexto de reafirmação do papel do planejamento e dos planejadores na dinâmica do desenvolvimento econômico e social chinês enquanto resposta aos principais desafios e contradições emergidas em meio ao intenso crescimento econômico do país. Esses desafios e contradições a ser objeto de coordenação podem ser identificados com base em cinco principais formas de desequilíbrios: no desenvolvimento urbano-rural, no desenvolvimento regional, no

desenvolvimento econômico-social, no desenvolvimento humano-ambiental e no desenvolvimento doméstico-internacional (Wu, 2015; Heilmann, 2018).

De caráter territorial ou com repercussões territoriais, essas contradições e desequilíbrios a serem coordenados alçam o planejamento urbano-regional, e o conceito de desenvolvimento regional coordenado em particular, a um grau de eixo estratégico do processo geral de planificação do desenvolvimento chinês.

> Um dos aspectos mais importantes e tangíveis do sistema de planejamento da China é seu esforço para coordenar o crescimento econômico regional, com ênfase na disseminação dos ganhos do desenvolvimento econômico para as partes mais pobres do país, bem como para as províncias costeiras mais ricas, e para orientar o enorme esforço de urbanização e investimento em infraestrutura da China[4]. (Heilmann, 2018, p. 159)

Em contraposição a ações governamentais unilaterais decorrentes da concorrência local entre cidades, condados e distritos, a irracionalidades na distribuição dos investimentos, gerando, por exemplo, desperdícios, redundância e duplicação de projetos (Yu e Chen, 2014), a orientação baseada na coordenação do desenvolvimento visa promover um processo de racionalização da distribuição dos recursos, da população e das atividades econômicas no território nacional (Shen, Teng e Song, 2018). O que deve passar pela cooperação regional nos aspectos político-institucional, empresarial-administrativo, infraestrutural e produtivo. Em suma, mais que optar por um desenvolvimento regional equilibrado (Dunford e Bonschab, 2013) ou desequilibrado, o conceito de desenvolvimento regional coordenado expressa o objetivo de promover a integração de espaços diferenciados (Yu e Chen, 2014; Yang, 2019), integrando o mais desenvolvido ao menos desenvolvido, de modo que ambos possam se desenvolver conjuntamente.

O conceito de Nova Urbanização refere-se, sobretudo, à superação de um processo de urbanização por outro, de criação de novas tipologias e de novas formas urbano-regionais. Baseia-se numa concepção cunhada pelo PCCh que tem na urbanização orientada às pessoas sua diretriz principal, e reflete uma mudança qualitativa (Ye *et al.*, 2020) não apenas da questão urbano-regional, mas da própria dinâmica do processo de

[4] *"One of the most important and tangible aspects of China's planning system is its effort to coordinate regional economic growth, with an emphasis on spreading the gains of economic development to the poorer parts of the country as well as within the wealthier coastal provinces, and to guide China"s massive urbanization drive and investment in infrastructure."*

desenvolvimento econômico-social chinês, devendo este ser pautado por um desenvolvimento de alta-qualidade[5].

Em síntese, a Nova Urbanização tem seis focos principais (PEQUIM, 2014): (1) a planificação do processo de urbanização em si, a transição campo-cidade; (2) a integração da urbanização, da industrialização, da aplicação das tecnologias da informação e modernização da agricultura como vetores do processo de desenvolvimento; (3) o aprimoramento do layout das redes urbanas, através da formação de agrupamentos urbanos/city-clusters como principal via de urbanização, e a partir da coordenação e integração do desenvolvimento das grandes, médias e pequenas cidades, o que passa pela intensificação da conectividade e do desenvolvimento das infraestruturas de transporte; (4) a conservação ecológica, devendo promover o desenvolvimento verde, circular e de baixo carbono e construção de cidades verdes e inteligentes; (5) a proteção da cultura e história das cidades; e, por fim, (6) a integração das áreas desenvolvidas e subdesenvolvidas, no sentido de superar de forma gradual o dualismo estrutural urbano-rural.

Estudos e planos prospectivos

O segundo elemento do processo de racionalização do desenvolvimento econômico-social em seu aspecto urbano-regional a ser destacado é o de elaboração de estudos prospectivos e planos.

O plano que está em posição mais elevada e repercute sobre todos os demais é o Plano Quinquenal para o Desenvolvimento Econômico e Social. Além de ter sido o meio pelo qual se consolidaram os conceitos vistos acima, é dos planos quinquenais que se ramificam uma série de outros subplanos, em diferentes níveis de governo e correspondendo a temas e tarefas específicas e particulares (Heilmann, 2018) do todo representado pelo processo geral de planificação do desenvolvimento nacional. Para ficar na dimensão territorial, vale citar, por exemplo, os casos do Plano Nacional do Sistema Urbano e do Plano Nacional de Áreas Funcionais Principais, lançados em 2005 e 2010, respectivamente (Wu, 2015).

[5] Termo utilizado nos documentos oficiais de planejamento do PCCh, onde se ressalta a necessidade de promover um desenvolvimento centrado nas pessoas, com o objetivo de atender às expectativas de melhoria das condições de vida da população.

Enquanto o Plano Nacional do Sistema Urbano, elaborado sob a liderança do Ministério de Habitação e Desenvolvimento Urbano-Rural (MHDUR) em colaboração com a Academia Chinesa de Planejamento e Design Urbano, possuía um caráter sobretudo de estudo e prospecção da rede urbano-regional chinesa, visando a formação de *city-clusters* e o desenvolvimento de infraestruturas de transporte, o Plano Nacional de Áreas Funcionais Principais[6] adquiriu características um pouco distintas, tornando-se um instrumento de gestão e de ordenamento territorial: um "mapa prospectivo" pioneiro e um plano geral para a "grande estratégia de desenvolvimento econômico e de proteção ambiental da China" (Yafei, Rui e Jie, 2020).

Outros dois tipos de planos de caráter e repercussões territoriais são os Planos Especiais e Planos Macrorregionais (Heilmann, 2018). Dentro dos Planos Especiais destacam-se os Planos Obrigatórios, responsáveis pela planificação da oferta de bens públicos e sociais, e que contam com a administração direta de instituições de Estado, com a alocação de recursos e investimentos sob o controle do governo central e com a participação direta das empresas públicas, os Grandes Conglomerados Empresariais Estatais (GCEE). O setor de infraestruturas de transporte, por exemplo, e o desenvolvimento dos Trens de Alta Velocidade (TAV), em particular, fazem parte dos planos especiais obrigatórios, que se iniciam a partir de decisões do governo central, e ramificam-se em níveis provincial e local.

Os Planos Macrorregionais, implementados no nível provincial e interprovincial, contam com a participação decisiva da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (CNDR) e fazem parte de um esforço de coordenação do desenvolvimento a nível regional sob supervisão do governo central. A evolução desses planos se confunde com o próprio processo de desenvolvimento econômico chinês, concentrando-se, sobretudo, nas principais regiões do país. Casos da região Oeste, da região do Delta do Rio Yangtsé, do Delta do Rio das Pérolas e da região de Pequim-Tianjin-Hebei (Wu, 2015; Boa Nova, Jabbour e Cambuhy, 2023).

Por fim, como último elemento a ser citado quanto ao processo de racionalização do desenvolvimento urbano-regional chinês encontram-se os projetos. Notadamente os projetos urbanos e de transporte, os quais, por estarem em contato direto

[6] Elaborado pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (CNDR), uma das principais entidades de Estado e governo da China, este plano contou com a colaboração do Instituto de Pesquisa Geográfica da Academia Chinesa de Ciências (Wu, 2015).

com o momento da prática e concretização das teorias, conceitos e planos, adquirem uma importância especial.

OS PROJETOS URBANOS E DE TRANSPORTE COMO EFETIVAÇÃO DO PLANEJAMENTO URBANO-REGIONAL

Se os planos estão mais próximos e portanto em maior contato com o domínio das abstrações, os projetos, ao localizarem-se numa zona entre o plano e a prática da produção social propriamente dita – neste caso representada pela produção dos projetos urbanos e de transporte –, inserem-se numa posição ainda mais estratégica, ao passo que a prática social enquanto realidade material tem primazia sobre a teoria, por mais avançada que esta seja.

> Os marxistas pensam que somente a prática social dos homens pode constituir o critério da verdade dos conhecimentos que o homem possui sobre o mundo exterior. Com efeito, somente chegando, na prática social (no processo da produção material, da luta de classes, da experimentação científica), aos resultados esperados é que os homens recebem a confirmação da verdade dos seus conhecimentos. (...) A teoria materialista-dialética do conhecimento põe a prática em primeiro lugar (...). Lenin dizia: 'A prática é superior ao conhecimento (teórico), pois ela tem não somente a dignidade do universal, mas também a da realidade imediata'. (...) O critério da verdade não pode ser outro senão a prática social. O ponto de vista da prática é o ponto de vista primordial, fundamental, da teoria materialista-dialética do conhecimento. (Tsé-Tung, 1999, p. 13-14).

Para este artigo a opção foi por apontar para os projetos de transporte, em especial o transporte ferroviário de Trens de Alta Velocidade (TAV), e para os projetos urbanos, representados pela revitalização e criação de novas centralidades urbanas, novos distritos e zonas urbanas de desenvolvimento (Tianjiao, Guoping e Yuan, 2016). Trata-se de projetos que assumem uma dupla função. Servem de base para o desenvolvimento econômico-social ao criar as condições para a realização das atividades econômicas e da especialização e integração da divisão social do trabalho, elevando os níveis de produtividade. E atendem às necessidades sociais, garantindo maior qualidade de vida aos habitantes ao promover a universalização do acesso a benefícios sociais do ambiente urbano.

> (…) a construção urbana recebeu prioridade máxima para o desenvolvimento estratégico que é importante para a reforma e o progresso geral da cidade. Os governos municipais têm se concentrado no desenvolvimento simultâneo e mútuo do crescimento econômico, avanço social e construção urbana, juntamente com o arranjo unificado e o desenvolvimento coordenado do

> planejamento urbano, construção e gestão (…)[7]. (Tianjiao, Guoping e Yuan, 2016, p. 83-84).

Por exemplo, para que a política de formação dos agrupamentos urbanos/*city-clusters* como estratégia de urbanização do país fosse implementada em condições de atingir seus objetivos, fez-se necessário a edificação de um sistema de transporte ferroviário de alta velocidade, capaz de promover a integração e conectividade das principais cidades e aglomerações urbanas do país.

O caso dos TAV na China remonta ainda aos anos de 1990, quando o PCCh determinou o início das pesquisas de desenvolvimento de tecnologia e o objetivo de construir um sistema de transporte de alta velocidade no país. A partir da década seguinte, através da interação entre o Ministério das Ferrovias, o Ministério dos Transportes, a CNDR, a Comissão de Supervisão e Administração de Ativos Estatais do Conselho de Estado (SASAC[8]), Bancos de Desenvolvimento, China South Railway (CSR), China North Railway (CNR), e, posteriormente a China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), a Universidade de Tsinghua, Universidade de Pequim, Universidade de Zhejiang e a Academia Chinesa de Ciências (Mei e Zhang, 2020; Tang, Savy e Doulet. 2011), deu-se início a um processo que culminou na construção de mais de 40 mil km de ferrovias de alta velocidade – a maior malha ferroviária de alta velocidade do mundo – em menos de 15 anos, com a tecnologia mais avançada e com os menores custos de implementação[9] (Lawrence, Bullock e Liu, 2019) (figura 2).

[7] *"(...) urban construction has been given to top priority for strategic development that is important for the overall reform and progress of the city. The municipal governments has been focusing on the concurrent and mutual development of economic growth, social advance and urban construction along with the unified arrangement and coordinated development of urban planning, construction and management (...)."*

[8] Sigla em inglês de *State-Owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council*.

[9] A mais recente previsão de expansão lançada pelo Conselho de Estado, como desdobramento do XIV Plano Quinquenal (2021-2025), é de se atingir 50 mil km até 2025 (Brixsweden, 2022).

Figura 2 – Rede de trens de alta velocidade (TAV) na China[10]



Fonte: Lawrence, Bullock e Liu (2019).

O projeto de edificação da rede de TAV teve como fatores determinantes para sua efetivação a decisão do PCCh e a ação direta de instituições públicas e de Estado, valendo-se, simultaneamente, de grandes investimentos em infraestrutura, de políticas industriais efetivas (Lo e Wu, 2014) e de fomento à criação de tecnologia própria (Mei e Zhang, 2020), bem como de instrumentos de planejamento propriamente ditos, através da elaboração de planos e projetos vinculados.

No caso dos projetos de novas centralidades ou distritos urbanos de desenvolvimento, estes são considerados na China como "projetos-chave de construção" (Tianjiao, Guoping e Yuan, 2016, p. 66), voltados a racionalizar a distribuição da

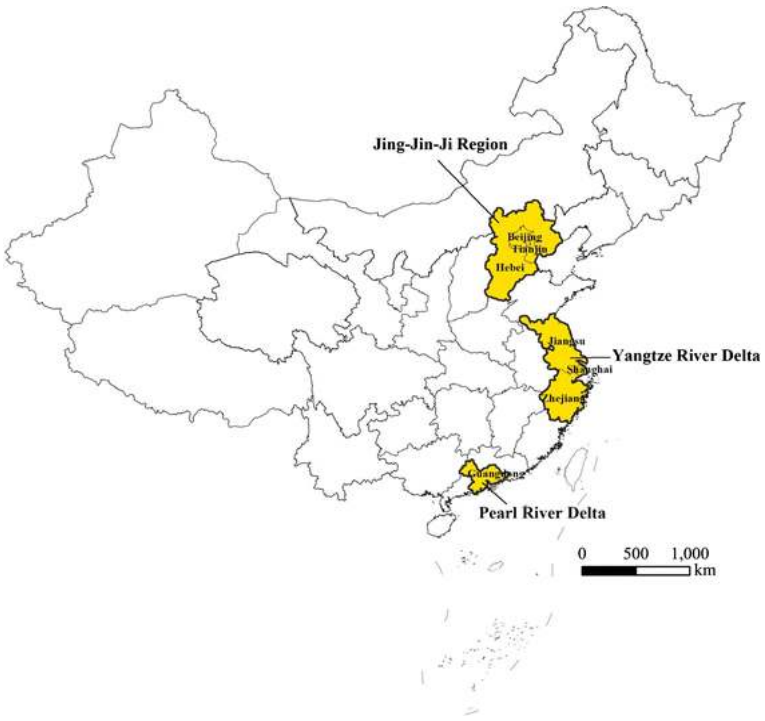
[10] A figura destaca as linhas ferroviárias de alta velocidade, tanto as já concluídas quanto as que deverão ser executadas nos próximos anos, até 2035. Faz referência à malha ferroviária 4x4 e 8x8, sendo a segunda uma decisão de ampliação da primeira. Ambas compostas por linhas verticais e horizontais.

população e das atividades econômicas e produtivas nas áreas urbanas e regiões metropolitanas.

> Durante a rápida urbanização da China, a construção de novos distritos urbanos se tornou uma prioridade e uma medida eficaz para aliviar a pressão sobre a população e a indústria na área central e otimizar o espaço regional das metrópoles. No início do século XXI, quando o planejamento e a construção de novos distritos urbanos estavam em andamento em muitas grandes cidades da China, a formação de um padrão mais racional de divisão industrial entre novos e antigos distritos urbanos ajudou a melhorar o espaço industrial[11]. (Tianjiao, Guoping e Yuan, 2016, p. 64).

A título de exemplo, convém citar um caso particular e representativo do processo de racionalização do desenvolvimento urbano-regional chinês, baseado nos conceitos de desenvolvimento regional coordenado e de nova urbanização. Trata-se da Nova Área de Xiong'an, localizada na província de Hebei, e que faz parte da região de Pequim-Tianjin-Hebei, uma das três principais do país – junto da região do Delta do Rio das Pérolas e do Delta do Rio Yangtsé, este nucleado por Xangai –, também conhecida como região de *Jing-Jin-Ji* (figura 3).

Figura 3 – Três principais regiões da China



Fonte: Li (2019).

[11] *"During China's rapid urbanization, construction of new urban districts has become a priority and an effective measure to ease the pressure on population and industry in the downtown area and optimize the regional space of metropolises. At the beginning of the 21st century, when planning and construction of new urban districts was under way in many big cities in China, the formation of a more rational pattern of industrial division between new and old urban districts helped improve the industrial space."*

Assim como o projeto do TAV, o projeto urbano da Nova Área de Xiong'an só tem sido possível de ser concretizado graças a uma decisão de caráter político, tomada em 2017, pelo Comitê Central do PCCh e pelo Conselho de Estado, que deu início à elaboração de uma série de planos, subplanos e projetos nos anos seguintes, visando promover a urbanização daquele território (Zhen, Xiaoguang e Hua, 2019; Yangqiu, Ning e Xueting, 2021).

Enquanto o Plano de Diretriz da Nova Área de Xiong'an estabelece a estratégia, a função, os objetivos e o planejamento dessa nova centralidade urbana, estipulando metas para os anos de 2035 e 2050 – considerados pelo PCCh como marcos no processo de modernização de caráter socialista chinês (HU *et al*., 2021) –, o Plano Diretor, mais detalhado, se desdobra em planos especiais, abrindo caminho para a execução e construção do projeto urbano de Xion'an a partir da elaboração de um Sistema de Planejamento Urbano (Yangqiu, Ning e Xueting, 2021).

Basicamente, esse sistema se ramifica em quatro planos setoriais gerais que visam dar forma ao conceito de urbanização de novo tipo, concentrando-se na construção de uma cidade baseada na inovação *(Innovation City)*; na incorporação de novas tecnologias, como Big Data, Internet das Coisas, 5G *(Inteligent City)*; numa economia de baixo carbono e de desenvolvimento ecológico *(Green City)*; e centrada na qualidade de vida de seus habitantes, dando ênfase ao acesso a serviços públicos *(Livable City)*. A partir daí o Sistema de Planejamento Urbano desdobra-se em 26 planos especializados, sendo que um deles passa pelo projeto de integração dos transportes, que tem na rede ferroviária de alta velocidade um componente estratégico de conexão com o restante da região de Jing-Jin-Ji e de integração com outros modais de transporte (Yangqiu, Ning e Xueting, 2021).

Trata-se, portanto, de um projeto que busca conciliar as tarefas de desenvolvimento das forças produtivas, visando a inovação tecnológica como caminho para elevação da produtividade – *"a demonstration zone of innovation-driven development"* (Wen e Li, 2022) – e as tarefas de socialização da riqueza, a partir da elevação qualitativa do ambiente urbano, tornando-se referência nacional de um processo de urbanização de novo tipo, baseado na qualidade e na universalização do acesso a bens,

serviços e equipamentos públicos e urbanos – por exemplo, equipamentos de educação, saúde, transportes, de gestão da cidade, preservação ambiental etc.

REGULARIDADES E TENDÊNCIAS DO PLANEJAMENTO URBANO-REGIONAL CHINÊS COMO REFERÊNCIA PARA OS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO

Como ficou demonstrado, a experiência chinesa de planejamento urbano e regional está intimamente vinculada à dimensão política representada pelo objetivo estratégico de promover o desenvolvimento simultâneo da economia e da sociedade. O planejamento do desenvolvimento urbano-regional chinês apresenta-se como um dos eixos do desenvolvimento das forças produtivas e do processo de socialização da riqueza.

Para isso, cumpre papel fundamental a elaboração de *conceitos, planos e projetos*, notadamente projetos urbanos e de transporte, que atuam no sentido de conformar um processo de urbanização regionalizado, pautado na *formação de agrupamentos urbanos/city-cluster como via de integração de espaços diferenciados* quanto ao nível de desenvolvimento.

Isso coloca em primeiro plano não apenas a dimensão nacional do desenvolvimento chinês, como também a necessidade de se compreender como este desenvolvimento se realiza em seu aspecto territorial mais imediato. Se a China tende a se afirmar como novo centro gravitacional de uma globalização com novas características (Jabbour, Dantas e Vadell, 2021) no século XXI, o desenvolvimento urbano-regional realizado em seu território torna-se um elemento-chave para compreensão de sua *dinâmica interna de possíveis repercussões externas*. De modo que, como parte de um processo geral de racionalização do desenvolvimento econômico-social, ocorre uma acentuação da sua dimensão urbano-regional, territorial propriamente dita, que merece ser mais bem compreendida em sua totalidade.

Para isso, convém apresentar de modo mais sistemático quais as principais características e regularidades do caso particular chinês, com potencial, inclusive, de suscitar novas questões e contribuir para novas perspectivas e alternativas de promoção do desenvolvimento econômico e social em países do Sul Global, e do Brasil em especial, a partir do reconhecimento da importância estratégica do planejamento do desenvolvimento em seu aspecto urbano-regional.

O primeiro a se destacar é a dimensão política e de poder. O papel de liderança desempenhado pelo PCCh é muito evidente no comando do processo de desenvolvimento econômico-social chinês. As grandes decisões, estratégicas para o país, e as instituições de Estado em seus mais variados níveis e áreas de atuação estão sob a responsabilidade do partido, que, ao conseguir convergir os esforços nacionais em torno de um *projeto nacional de desenvolvimento,* atua como uma espécie de "forma elevada de consciência" (Lefebvre, 2020, p. 233) e de ação da sociedade chinesa, utilizando-se, para isso, da ciência materialista histórica e dialética como teoria e método de governo (Jinping, 2015; Boer, 2022).

Entretanto, essa peculiaridade chinesa no que se refere à superestrutura político-institucional está sustentada sob uma base material bem definida. A existência dos GCEE, empresas públicas sob a supervisão da SASAC (Jabbour e Gabriele, 2021), posicionadas nos setores produtivos estratégicos, tanto nas atividades de *upstream* quanto nas de fronteira tecnológica (Lo e Wu, 2014), comportam-se como estrutura produtiva de caráter socialista, atuando segundo os imperativos de desenvolvimento econômico-social, mesmo em sua interação com os setores não-públicos da economia.

Aliado a isso, o domínio público e político do sistema financeiro chinês também cumpre papel determinante, especialmente a partir da atuação dos seus diversos bancos de desenvolvimento, tanto a nível nacional quanto provincial e municipal (Jabbour e Gabriele, 2021), garantindo recursos para a inovação tecnológica e elevação da produtividade. Portanto, um sistema financeiro também comprometido com os objetivos de desenvolvimento, com a produção real, e não com a especulação financeira como fim último. E não poderia deixar de ser mencionada a questão da propriedade fundiária, ao passo que na China as terras urbanas são de propriedade do Estado, e as localizadas nas áreas rurais são de propriedade coletiva e familiar[12]. O que também oferece maior autonomia e capacidade de intervenção por parte do PCCh nos rumos do desenvolvimento do país.

Por fim, baseada numa estrutura produtiva, tecnológica e financeira sob o domínio da propriedade pública, a liderança política de um bloco histórico de poder de caráter popular e socialista, e um consenso e coesão nacional em torno da compreensão

[12] A legislação fundiária chinesa distingue a propriedade da terra ao direito ao uso da terra, podendo este ser transferido mediante contratos de concessão (Tianjiao, Guoping e Yuan., 2016).

de que a solução para os problemas sociais passa, necessariamente, pela capacidade de promover o desenvolvimento econômico e material, conformam-se as condições objetivas e subjetivas que possibilitam a elaboração sucessiva e sistemática de teorias, conceitos, planos e projetos como caminho para a consecução de um processo progressivo de racionalização do desenvolvimento.

Como exposto, esse processo de desenvolvimento econômico-social adquire concretude à medida que se expressa territorialmente, a partir do processo de planejamento do desenvolvimento urbano-regional baseado em projetos. Ao mesmo tempo em que o planejamento urbano e regional é expressão da estrutura e superestrutura da formação econômico-social chinesa, esta se desenvolve em grande medida baseada na capacidade de planificação do seu desenvolvimento em seu aspecto territorial, notadamente a partir da execução de projetos de infraestrutura e equipamentos urbanos e de transporte.

Longe de sugerir a mera imitação e reprodução da experiência chinesa no Brasil e em outros países em desenvolvimento, a identificação dessas características e regularidades no país asiático pretendeu sobretudo suscitar novas questões, adaptadas às respectivas realidades nacionais, que em muito diferem da China – por exemplo, no que se refere ao regime de propriedade da terra, ao sistema político etc –, porém sob domínio dos movimentos e aspectos mais gerais que conformam o sucesso do desenvolvimento daquele país, com potencial de gerar novas repercussões e tendências em nível internacional.

A China saiu de uma condição de intensas dificuldades e desafios, altos níveis de pobreza e atraso econômico, para uma nova realidade onde desponta no cenário mundial não mais apenas como a "fábrica do mundo", mas como o território mais dinâmico, na fronteira das novas tecnologias e da capacidade político-institucional de elevar as condições de vida de seus cidadãos. É preciso que as demais nações em desenvolvimento, caso do Brasil, aprendam com quem tem algo a ensinar. Especialmente os cientistas sociais comprometidos com a transformação da realidade e com a promoção do desenvolvimento econômico e social de seus respectivos países.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apresentadas as principais características e regularidades do planejamento urbano e regional chinês, considerando este como parte do processo geral de desenvolvimento econômico-social, é possível afirmar que a China se coloca atualmente como vanguarda mundial quanto a este campo do conhecimento e de intervenção humana na realidade. De modo que, questionar-se sobre quais poderiam ser as principais contribuições e ensinamentos que essa experiência tem a oferecer a outros países em desenvolvimento se coloca como uma questão não apenas pertinente, mas absolutamente necessária para aqueles que pretendem fazer avançar o enfrentamento aos mais importantes desafios de caráter econômico-social e territorial em seus respectivos países.

A experiência chinesa nos sugere que, ao contrário de visões unilaterais e sobretudo ideológicas por parte de correntes de pensamento vinculadas à ortodoxia econômica, não são os mecanismos de mercado simplesmente que explicam o processo de desenvolvimento econômico e social deste país. O papel desempenhado pela política, pelas instituições públicas e de Estado, pelo planejamento e execução de projetos, conformando uma economia política de novo tipo correspondente a uma nova classe de formação econômico-social são os elementos de base capazes de explicar a essência deste fenômeno, e, inclusive, o papel do mercado na dinâmica econômica.

Desenvolvimento e Planejamento, ou melhor, o planejamento do desenvolvimento – econômico e social em seu aspecto territorial – se apresenta como a forma particular especial que expressa o conteúdo deste fenômeno. Ao passo que a afirmação da função estratégica de uma direção política correta conjuntamente com a conscientização por parte da sociedade de que o caminho para o desenvolvimento social deve, objetivamente, percorrer o caminho do desenvolvimento econômico, se torna uma das principais contribuições da experiência chinesa para os países em desenvolvimento.

O desenvolvimento chinês apresenta ao mundo a possibilidade concreta de que sob uma economia política comprometida com o imperativo do planejamento do desenvolvimento econômico-social pode-se elevar as condições de vida da população, neste caso de centenas de milhões de pessoas. Em termos mais precisos, a elaboração de políticas de caráter e repercussões territoriais, o planejamento urbano e regional em si a partir da execução de grandes e múltiplos projetos urbanos e de transporte apresenta-se

como um dos eixos principais do próprio processo de desenvolvimento econômico e social.

Ainda que estas condições, tanto no aspecto objetivo quanto subjetivo, estejam muito distantes em grande parte dos países em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, ignorar a experiência chinesa e seus êxitos, ou interpretá-la de modo superficial, certamente não nos fará avançar. O desenvolvimento chinês, objetivamente, tende a se consolidar como centro de gravitação das relações econômicas internacionais durante este século, e à medida que esta tendência se afirme, o aspecto territorial, ou seja, urbano-regional, de sua dinâmica econômico-social deve conformar não apenas novas condições internas nacionais da China, mas, especialmente, repercussões e novas tendências a serem absorvidas por países como o Brasil, na busca por promover um processo de desenvolvimento atualizado às demandas do século XXI.

REFERÊNCIAS

BOA NOVA, V.; JABBOUR, E. M. K.; CAMBUHY, Melissa. A nova economia do projetamento como estágio superior de intervenção do Estado chinês no território. **Geosul**, Florianópolis, SC, v. 38, n. 87, p. 69-93, 2023.

BOA NOVA, V. **Socialismo chinês, do planejamento aos projetos urbanos e de transporte**: a planificação do desenvolvimento [urbano-regional] desigual como expressão [territorial] da Nova Economia do Projetamento. 2024. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

BOER, R. **Socialism with chinese characteristics**: a guide for foreigners. Singapor: Springer Verlag, 2022.

BOER, R. A New Socioeconomic Formation? Philosophical Reflections on China's "New Projectment Economy". **World Marxist Review**, v. 1, n. 1, p. 77-98, 2024.

BRIXSWEDEN. **China to Expand High-Speed Rail Network to 50,000 Kilometers by 2025**. Disponível em: https://www.brixsweden.org/china-to-expand-high-speed-rail-network-to-50000-kilometers-by-2025/. Acesso em: 7 fevereiro 2022.

DUNFORD, M.; BONSCHAB, T. Chinese Regional Development and Policy. **Regions Magazine**, v. 289, n. 1,10-13, 2013.

HEILMANN, S. **Red Swan:** How Unorthodox Policy-Making Facilitated China's Rise. 1. ed. Hong Kong: The Chinese University of Hong Kong Press, 2018. 267p.

HU, A.; YAN, Y.; TANG, X.; LIU, S. **2050 China**: Becoming a Great Modern Socialist Country. 1. ed. Beijing: Springer Nature, 2021. 105p.

JABBOUR, E. M. K.; DANTAS, A.; ESPÍNDOLA, C. J. China and Market Socialism: A New Socioeconomic Formation. **International Critical Thought**, v. 11, n. 1, p. 20-36, 2021.

JABBOUR, E. M. K.; GABRIELE, A. **China, o socialismo do século XXI**. São Paulo: Boitempo, 2021.

JABBOUR, E. M. K.; DANTAS, A.; VADELL, J. Da nova economia do projetamento à globalização instituída pela China. **Estudos Internacionais**, Belo Horizonte, MG, v. 9, n. 3, p. 90-105, 2021.

JABBOUR, E. M. K.; BOA NOVA, V.; VADELL, J. The 'Chinese Path': uneven development, projectment, and socialism. **Caderno Metrópoles**, São Paulo, SP, v. 26, n. 59, p. 377-399, 2024.

JINPING, X. **O Materialismo Dialético é a Visão de Mundo e a Metodologia dos Comunistas Chineses**. 2015. Disponível em: https://traduagindo.com/2020/12/24/xi-jinping-o-materialismo-dialetico/. Acesso em: 21 de jun. 2024.

LAWRENCE, M.; BULLOCK, R.; LIU, Z. **China's high-speed rail development**. 1. ed. Washington: World Bank Publications, 2019.

LEFEBVRE, H. **O pensamento de Lênin**. São Paulo: Lavrapalavra, 2020.

LENIN, V. **O desenvolvimento do capitalismo na Rússia**. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

LI, L. **Structure and influencing factors of CO 2 emissions from transport sector in three major metropolitan regions of China**: Estimation and decomposition. Transportation, v. 46, p. 1245-1269, 2019.

LO, D.; WU, M. The State and industrial policy in Chinese economic development. In SALAZAR-XIRINACHS, J.M.; NUBLER, I.; ZOZUL-WRIGHT, R. (ed). **Transforming Economies**, Geneva: International Labour Office, 2014.

MEI, L.; ZHANG, N. Transformer in navigation: Diverse government roles for open innovation in China's high-speed rail. **Long Range Planning**, p. 102069, 2020.

PEQUIM. **Transcript: Press Conference on New Urbanization Plan**. 2014. Disponível em: http://china.org.cn/china/2014-03/19/content_31836248.htm. Acesso em: 21 jun. 2024.

SHEN, H.; TENG, F.; SONG, J. Evaluation of spatial balance of China"s regional development. **Sustainability**, v. 10, n. 9, p. 3314, 2018.

TANG, S.; SAVY, M.; DOULET, J. High speed rail in China and its potencial impacts on urban and regional development. **Local Economy**, v. 26, n. 5, p. 409-422, 2011.

TSÉ-TUNG, M. **Sobre a prática e sobre a contradição**. 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 1999.

TIANJIAO, C.; GUOPING, W.; YUAN, Z. **New analysis of urbanization in China**. Understanding modern China series. 1 ed. Pequim: People's Publishing House, 2016.

WEN, H.; LI, Z. **Xiong'an New Area a mirror of future China**. 2022. Disponível em: http://en.people.cn/n3/2022/0402/c90000-10079267.html. Acesso em: 19 de dez. 2023.

WU, F. **Planning for growth**: urban and regional planning in China. New York: Routledge, 2015.

YAFEI, W.; RUI, G.; JIE, F. **Análise da evolução da estrutura espacial do país e a ideia de otimizar o padrão das principais áreas funcionais**. 2020. Disponível em: http://cn.chinagate.cn/news/2020-07/27/content_76317347.htm. Acesso em: 13 de jan. 2023.

YANG, K. New Urbanization and Coordinated Regional Development. **Chinese Journal of Urban and Environmental Studies**, v. 7, n. 04, p. 1975009, 2019.

YANGQIU, C.; NING, L.; XUETING, Z. China‟s City of the Future: Xiong‟an New Area. **Hitachi Review**, v. 70, n. 1, p. 36-44, 2021.

YE, Q.; QIJIAO, S.; XIAOFANG, Z.; SHIYONG, Q.; LINDSAY, T. **China's New Urbanisation Opportunity**: a Vision for the 14th Five-Year Plan. London: Coalition for Urban Transitions, 2020.

YU, J. e CHEN, L. Roles of Government Coordinated Regional Development in China. **International Journal of Business and Social Science**, v. 5, n. 6, 2014.

ZHEN, D.; XIAOGUANG, M.; HUA, C. **Interpretation of "Master Plan of Xiongan New Area in Hebei (2018-2035)"**: The blueprint has been drawn and the future is to be. 2019. Disponível em: http://www.xiongan.gov.cn/2019-01/13/c_1210036983.htm. Acesso em 27 jun. 2024.

Recebido em julho de 2024.

Revisão realizada em outubro de 2024.

Aceito para publicação em novembro de 2024.