

A NOVA ECONOMIA DO PROJETAMENTO COMO ESTÁGIO SUPERIOR DE INTERVENÇÃO DO ESTADO CHINÊS NO TERRITÓRIO

Vitor Vieira Fonseca Boa Nova¹
Elias Marco Khalil Jabbour²
Melissa Caroline Cambuhy³

Resumo: O artigo tem como tema a evolução do planejamento urbano-regional em meio ao processo de desenvolvimento chinês das últimas décadas. Aponta para a elevação da capacidade estatal em intervir no território nacional, destacando o papel desempenhado pelo Partido Comunista da China. Fundamenta-se no conceito de formação econômico-social, entendendo o planejamento enquanto superestrutura que emerge e incide sobre a formação social chinesa. Dois aspectos são destacados, a reconfiguração do planejamento e a consolidação da nova economia do projetamento. Para isso, trata do desenvolvimento coordenado da região de Pequim-Tianjin-Hebei e da edificação da rede de Trens de Alta Velocidade enquanto expressões mais avançadas da tendência do planejamento urbano-regional chinês.

Palavras-chave: Nova Economia do Projetamento. Planejamento Urbano-Regional. Formação Econômico-Social. Trens de Alta Velocidade. Capacidades Estatais.

THE NEW PROJECTMENT ECONOMY AS A HIGHER STAGE OF CHINESE STATE INTERVENTION IN THE TERRITORY

Abstract: The article has as its theme the evolution of urban-regional planning in the midst of the Chinese development process in recent decades. It points to the increase in the state's capacity to intervene in the national territory, highlighting the role played by the Communist Party of China. It is based on the concept of economic and social formation, understanding planning as a superstructure that emerges and affects the Chinese social formation. Two aspects are highlighted, the reconfiguration of planning and the consolidation of the new projectment economy. To this end, it deals with the coordinated development of the Beijing-Tianjin-Hebei region and the construction of the High Speed Train network as the most advanced expressions of the Chinese urban-regional planning trend.

Keywords: New Projectment Economy. Urban-Regional Planning. Economic-Social Formation. High Speed Rails. State Capabilities.

LA NUEVA ECONOMÍA DE PROYECTAMIENTO COMO ETAPA SUPERIOR DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO CHINO EN EL TERRITORIO

Resumen: El artículo tiene como tema la evolución de la planificación urbano-regional en medio del proceso de desarrollo chino de las últimas décadas. Señala el aumento de la capacidad del Estado para intervenir en el territorio nacional, destacando el papel desarrollado por el Partido Comunista de China. Se basa en el

¹ Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, Brasil, vitorvboanova@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-0496-7465>

² Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Ciências Econômicas, Rio de Janeiro, Brasil, elias.marco.jabbour@uerj.br, <https://orcid.org/0000-0003-0946-1519>

³ Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, Rio de Janeiro, Brasil, contatomelissacambuhy@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-4335-3979>

concepto de formación económico-social, entendiendo la planificación como superestructura que emerge y afecta la formación social china. Se destacan dos aspectos, la reconfiguración de la planificación y la consolidación de la nueva economía del proyectamiento. Para ello, aborda el desarrollo coordinado de la región Beijing-Tianjin-Hebei y la construcción de la red de Trenes de Alta Velocidad como las expresiones más avanzadas de la tendencia urbanística-regional china.

Palabras clave: Nueva Economía del Proyectamiento. Planificación Urbano-Regional. Formación Económico-Social. Trenes de Alta Velocidad. Capacidades del Estado.

Introdução

O presente artigo tem como tema geral o planejamento urbano e regional praticado na República Popular da China (RPC) visto em articulação com as transformações no âmbito da economia política e do processo de desenvolvimento econômico e social daquele país ao longo das últimas décadas.

Sendo assim, parte de uma visão de processo histórico no que diz respeito à evolução das capacidades do Estado chinês em intervir em seu território, conferindo ênfase na atuação do Partido Comunista da China (PCCh) enquanto agente político dominante, portanto, em posição de comando do processo de desenvolvimento e de formulação das *políticas de caráter e de incidência territorial* naquele país.

A pesquisa se fundamenta na concepção materialista dialética e histórica enquanto teoria e método. Destaca dois conceitos fundamentais. O de *modo de produção*, entendido como interação dialética entre forças produtivas e relações de produção que, numa perspectiva abstrata, caracteriza o processo de produção e reprodução da sociedade; e, o conceito de *formação econômico-social*, de caráter mais concreto, enquanto entendimento da coexistência de características e elementos de distintos modos de produção que conformam uma dada sociedade ao longo da história, culminando num tempo presente.

É nesse arcabouço teórico-conceitual que se introduz o tema do planejamento urbano-regional, visto, enquanto prática e exercício consciente do poder político estatal, como parte da superestrutura que emerge e atua nessa combinação de distintos elementos de diversos modos de produção, e que tem, no caso chinês, o socialismo como dominante⁴.

⁴ Seja, do ponto de vista do poder político, pelo papel desempenhado pelo Partido Comunista naquela formação social; seja, no que se refere à base material, pela posição estratégica da propriedade pública representada pelos Grandes Conglomerados Empresariais Estatais (GCEE) e pelo controle estatal sob o sistema financeiro na economia.

O objetivo principal do artigo é compreender como o planejamento urbano-regional vem evoluindo em meio ao processo histórico de desenvolvimento chinês, procurando identificar suas peculiaridades, principais características e seu sentido político. Para isso, pretende-se avançar na capacidade de compreensão das lógicas de funcionamento da formação econômico-social chinesa a partir das políticas de *planificação do desenvolvimento regional e do processo de urbanização*.

Reconhece a condição do que se convencionou chamar de socialismo de mercado como uma *nova classe de formação econômico-social* que caracteriza-se por uma unidade de contrários entre, de um lado, a inserção do país no sistema capitalista internacional, a liberação de forças de mercado e criação do setor privado na economia nacional, e, por outro, a manutenção do planejamento enquanto exercício consciente e racional do poder político de caráter socializante através do Estado e suas institucionalidades.

O argumento é que essa unidade de contrários altera suas formas e características ao longo do processo histórico, porém, mantendo seu conteúdo, representado pela coexistência do mercado e do planejamento no processo de desenvolvimento.

Dois aspectos devem ser destacados. Primeiro, as alterações nas *formas-planejamento*, a reconfiguração do planejamento como fruto da sua adaptação às novas condições internas e externas à formação econômico-social chinesa. Segundo, inspirados pela contribuição de Rangel (2012), a consolidação de uma *nova economia do projeto* enquanto dinâmica de acumulação cada vez mais baseada em grandes projetos de construção de bens públicos e valores de uso.

Entende-se que a forma-mercadoria e a lei do valor tendem a ser substituídas, ou ao menos restringidas, pela *forma-projeto*. A hipótese é de que há um processo de transferência da métrica econômica do valor de troca das mercadorias pela métrica da utilidade social do projeto, de modo que este adquire a função “de produzir utilidade onde a síntese da relação custo/benefício” passa a se expressar “sob a forma de riqueza a ser apreendida de forma social” (JABBOUR *et al.* 2020, p. 28):

ou seja, possibilidade de uma economia superar a produção de valores (de troca e de uso) regulado pelo mercado, por outra, onde a utilidade, precedida pela produção, racional e consciente, em massa de valores de uso, passa a ser a reguladora do sistema. A China é a sociedade no mundo de hoje onde esta transição ocorre. O papel do analista passa a ser o de identificar as regularidades e determinações em marcha que sustentam nossa hipótese. (JABBOUR *et al.* 2020, p. 30)

Portanto, pretende-se, com este trabalho, investigar a *expressão territorial da Nova Economia do Projeto* enquanto parte do estágio atual de planificação do desenvolvimento chinês baseado em grandes projetos que miram, simultaneamente, na racionalização do processo de produção e circulação de mercadorias, e na construção de grandes bens públicos a serem apropriados socialmente.

Pretende-se destacar, de um lado, a afirmação do conceito de *coordenação da planificação do desenvolvimento* que emerge enquanto resposta do Partido Comunista às contradições de ordem social, espacial e ambiental surgidas em meio ao processo de desenvolvimento; e, de outro, a *elevação da capacidade estatal* em orientar o desenvolvimento econômico do país a partir de grandes projetos de infraestrutura, representados, especialmente, pela edificação da rede de Trens de Alta Velocidade (TAV), juntamente com a conformação de um *novo padrão de urbanização concebido numa escala regional*, que tem na coordenação do desenvolvimento da região de Pequim-Tianjin-Hebei⁵ e na criação da Nova Área de Xiong'an.

O artigo está estruturado em duas seções, além desta introdução e considerações finais. A primeira seção procura tratar da evolução das políticas territoriais em meio ao processo de desenvolvimento chinês, passando rapidamente pelos anos 1980 e 1990, até chegar ao estágio de maior interesse para os objetivos desse trabalho, que é o período que se inicia a partir de meados dos anos 2000 até os nossos dias.

A segunda seção procura demonstrar como o conceito de coordenação do desenvolvimento se manifesta nas políticas de planejamento urbano-regional. Destaca a formulação de estudos e planos elaborados por instituições estatais e a edificação de grandes projetos, especialmente a rede de TAV, além de demonstrar casos empíricos, como o desenvolvimento regional coordenado de Pequim-Tianjin-Hebei e a criação da Nova Área de Xiong'an.

Por fim, nas considerações finais, pretende-se concentrar numa perspectiva teórica que considera a elevação das capacidades do Estado chinês em intervir no território como expressão territorial da *Nova Economia do Projeto*.

⁵ Conhecida também pelo nome *de Jing-Jin-Ji*.

Políticas territoriais pós-reforma e abertura e a emergência da ‘coordenação’ do desenvolvimento planejado

Mudanças institucionais no campo e novos esquemas de divisão regional do trabalho

Marcado por uma condição de cerco e isolamento geopolítico da República Popular da China⁶, o período pré-reforma e abertura, especialmente por objetivos estratégico-militares, foi caracterizado por um desenvolvimento regional homogeneizador e disperso no território, com baixo grau de conectividade e especialização da divisão social do trabalho (DE MEDEIROS, 1999). O que pese os avanços sociais e culturais, acesso à educação, saúde, elevação da expectativa de vida e consolidação da indústria de base do país, o caminho até então seguido foi incapaz de elevar as condições de vida da população nos níveis necessários e de reduzir as disparidades campo e cidade (NOGUEIRA, 2019), com uma taxa de urbanização não chegando a 20%.

Foi nesse contexto interno, somado ao externo – a disparidade do nível de desenvolvimento começou a se tornar evidente entre a China e países vizinhos⁷ –, que a partir de 1978 se inaugurou um período de reforma e abertura que trouxe reflexos substanciais nas políticas e características regionais e sociais.

Foram implementadas nos anos 1980 uma série de medidas de introdução e internalização de mecanismos de mercado na economia. Entre as principais delas destacaram-se (i) as Zonas Econômicas Especiais (ZEE), (ii) os contratos de responsabilidade com os camponeses (arrendamento da terra a partir de uma concessão do Estado enquanto proprietário), e (iii) a criação das *Township and Village Enterprises*⁸ (TVE), em substituição às comunas do período pré-reformas.

De um lado, por meio das ZEEs, se priorizava a região Leste da China, historicamente mais desenvolvida, aproveitando-se da localização geográfica e maior oferta de infraestrutura e conexão com o mercado internacional por meio de portos e da proximidade com Hong Kong, Macau, Singapura e Taiwan. De outro, as TVEs, distribuídas nas zonas rurais do país, explorava a industrialização chinesa nas áreas rurais, dispersando pelo território as atividades produtivas.

A política de criação das ZEEs se colocou como um dos principais vetores do processo de abertura, enquanto as reformas no setor agrícola permitiram elevar a

⁶ Além da ausência de relações com os EUA, que desde o período da guerra civil chinesa apoiavam as forças opostas ao PCCh, a partir do início dos anos 1960 o governo chinês rompeu relações também com a URSS, dando início à ruptura sino-soviética.

⁷ Especialmente Japão, Coreia do Sul, Taiwan e Cingapura.

⁸ Empresas de Cantão e Povoado.

renda da população rural, abrindo condições para uma forte expansão do consumo de bens industriais que passaram a ser produzidos pelas TVEs.

Nesse sentido, a fase inicial de implementação das políticas de reforma e abertura, ao internalizar mecanismos econômicos de mercado na dinâmica produtiva nacional, e ao integrá-la aos circuitos internacionalizados de produção e investimento do capitalismo internacional, inaugurou novos esquemas de divisão do trabalho que passaram a dar novos contornos ao desenvolvimento regional chinês.

Mudanças institucionais macroeconômicas e urbanas em meio ao desenvolvimento desigual

Se os anos 1980 representaram um período de ensaios e experimentações das políticas de reforma e abertura, foi nos anos 1990 que essas mudanças se afirmaram e se aprofundaram, adquirindo um caráter mais decisivo.

A necessidade objetiva de ter de desenvolver as forças produtivas do país e elevar as condições de vida da população se expressou na conformação de uma unidade de contrários entre a adoção de políticas econômicas de caráter liberalizante e de mercantilização, junto de medidas altamente concentradoras do papel e do controle do Estado.

A necessidade de realização do *catching-up* em relação aos países mais avançados impeliu à multiplicação e expansão das ZEEs e das TVEs pelo território chinês. Ao mesmo tempo ocorreu um intenso processo de reorganização de atividades entre o setor privado e estatal da economia, que culminou na privatização massiva de ativos, e na disseminada falência de empresas estatais, em muito fruto da concorrência com as TVEs (JABBOUR & DANTAS, 2017).

Adotou-se a partir de 1994 uma série de medidas que foram imprescindíveis para a elevação da capacidade de intervenção do Estado na economia e no território nos anos subsequentes.

O sistema tributário sofreu uma reforma na direção de um forte processo de recentralização e concentração, o que deu condições para a ampliação do poder estatal sobre os mecanismos macroeconômicos essenciais para a constituição de uma política monetária de forte incentivo aos investimentos como motor do desenvolvimento, contando com a participação de grandes bancos públicos no financiamento de setores estratégicos para criação de demanda e expansão econômica (JABBOUR & DANTAS, 2017).

Em paralelo, foi também nesse período que se formaram os Grandes Conglomerados Empresariais Estatais (GCEE), agora orientados ao mercado, mas que se tornaram uma espécie de espinha dorsal do complexo sistema empresarial do país, estando localizados em setores estratégicos para o comando do processo de acumulação de capital (JABBOUR & GABRIELE, 2021), principalmente em atividades no *upstream* e de alta intensidade tecnológica (LO & WU, 2014).

Porém, ainda que os anos 1990 tenha sido de forte crescimento econômico, seus processos foram em certa medida traumáticos e com elevados custos sociais. Serviços públicos até então associados às empresas estatais nas quais as pessoas trabalhavam foram desmantelados durante o intenso processo de privatização e falências, impactando fortemente as condições de vida de grandes contingentes da população (GABRIELLE & SCHETTINO, 2019).

Do ponto de vista territorial, a internalização de forças de mercado e a criação do setor privado acentuaram um processo de desenvolvimento desigual, onde as disparidades regionais se intensificaram em favor das regiões costeiras, que junto das áreas urbanas passaram a concentrar melhores níveis de crescimento da produção e do consumo em detrimento das áreas rurais e do interior.

Essa opção por um desenvolvimento regional desigual se manifestou diretamente nas políticas de incentivo aos poderes locais representados pelas províncias e municípios, que passaram a ter maior autonomia na definição das políticas de atração de negócios e investimentos e nas políticas urbanas por meio de planos estratégicos imersos numa lógica de intensa competição entre as cidades (WU, 2015).

Entretanto, ainda que essas políticas tenham sido implementadas dentro de uma lógica de estímulo à atuação empresarial dos poderes locais, o surgimento desses planos e planejamentos estratégicos “não foi resultado de uma desregulamentação, mas sim do papel reforçado do governo local na busca da sua meta de desenvolvimento” (WU, 2015, p. 113).

Portanto, mais que um período de liberalização e mercantilização da ordem econômica, que se refletiu no incentivo ao empreendedorismo e à iniciativa dos poderes locais numa lógica intensa de concorrência, os anos 1990 foram também um momento em que o Estado central lançou as bases macroeconômicas, produtivas e institucionais necessárias para lidar com as contradições que se instalaram e viriam a se intensificar como consequência do desenvolvimento econômico marcado por um intenso e constante processo de urbanização do país.

A 'coordenação' como resposta político-estatal às contradições do desenvolvimento

O início dos anos 2000, do ponto de vista político, foi marcado por uma remodelação do PCCh e pela emergência de uma nova geração de líderes na cúpula do partido, com destaque para Hu Jintao na presidência e Wen Jiabao como primeiro-ministro (OLIVEIRA, 2003).

Um dos principais desafios colocados para essa nova liderança foi ter de responder aos impactos negativos decorrentes do intenso processo de desenvolvimento econômico e de urbanização experimentados pelo país – elevação das desigualdades sociais e regionais, principalmente na relação urbano-rural, além de níveis alarmantes de poluição. Ou seja, se desenhava “um quadro contraditório capaz de colocar em xeque a legitimidade do regime” (JABBOUR et al, 2020, p. 41).

Como demonstrado por Heilmann (2018, p. 150), foi nesse contexto que o papel do planejamento foi redefinido e a função dos planejadores foi revigorada, passando a atuar “como um componente fundamental de coordenação e supervisão das políticas públicas e econômicas⁹”. Devia-se utilizar da expansão do mercado para elevar as forças produtivas do país, porém tomando o planejamento como um exercício organizador desse processo, a fim de “coordenar programas de desenvolvimento econômico, social, tecnológico e ambiental de longo prazo¹⁰” (p. 154).

Assim, foi introduzido o slogan programático das “Cinco Coordenações Abrangentes” (*Five Comprehensive Coordination*) (HEILMANN, 2018). A ênfase no crescimento e expansão do mercado a todo custo deveria ceder lugar à ideia de edificação de uma sociedade menos polarizada, harmoniosa, baseada numa abordagem científica do exercício do governo e do desenvolvimento, e com foco na coordenação entre cinco áreas em específico: (1) entre as áreas urbanas e rurais; (2) entre as regiões mais desenvolvidas e as atrasadas; (3) entre o desenvolvimento econômico e o social; (4) entre o ambiente urbano e natural; e (5) entre o mercado doméstico e o comércio exterior (WU, 2015).

Com o XI Plano Quinquenal (2006-2010) substituiu-se a terminologia tradicional de “plano imperativo” para se referir aos planos quinquenais, para um mais flexível, o “**plano coordenador**” (HEILMANN, 2018, p. 154), que deveria se desdobrar em subplanos, com um nível de detalhamento maior e ramificando-se nas

⁹ “as a central component of economic and public-policy coordination and oversight”.

¹⁰ “to coordinate long-term economic, social, technological, and environmental development programs”.

distintas instâncias de governo¹¹. São os casos dos *planos especiais* e dos *planos macrorregionais*, importantes para se identificar as políticas de caráter e incidência territorial promovidas pelo Estado chinês no âmbito do planejamento urbano-regional.

Quanto aos primeiros, têm a responsabilidade estratégica de prover a oferta de bens públicos e sociais por meio da atuação das empresas estatais. Destacam-se como planos especiais obrigatórios o setor da *infraestrutura de transportes*, especialmente da rede ferroviária, assim como políticas redistributivas e regulatórias, casos dos programas de combate à pobreza e de gerenciamento do uso do solo.

Quanto aos planos macrorregionais, estes são implementados no nível provincial ou interprovincial, abrangendo aglomerados de cidades, e têm como função promover a coordenação do desenvolvimento numa escala regional, devendo ser aprovados e autorizados pelo Conselho de Estado e contando com a participação decisiva da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (CNDR) como instituição estatal coordenadora e operadora.

Com objetivos e tarefas que vão além da própria região, esses programas expressam uma orientação de ordem nacional, por isso necessitando de uma coordenação do governo central a fim de garantir seu cumprimento e viabilidade. Entretanto, permitem que as autoridades regionais tenham a autonomia necessária para criar, experimentar e executar políticas com vistas a atingir as metas e os objetivos definidos pelo plano (HEILMANN, 2018).

O mais importante deles, o Programa de Desenvolvimento do Oeste, por exemplo, lançado ainda nos anos 1990, manifestou uma nova tendência de elaboração de planos ambiciosos e sustentados pelo poder central, tendo sido apoiado por massivos investimentos em infraestrutura¹².

A partir daí o que se viu foi um novo movimento – reativo ao localismo empreendedor dos anos 1990 e de intensa competição entre as cidades –, “uma nova tendência de (...) ressurgimento do planejamento nacional e regional¹³” (WU, 2015, p. 119) que expressa a elevação da capacidade de intervenção e coordenação do Estado no território chinês.

¹¹ Além do governo central, a divisão administrativa da China é composta por cinco níveis: província, prefeitura, distritos (*county*), cantão (*township*) e povoado (*village*).

¹² Outros planos macrorregionais implementados nos anos posteriores foram o Programa de Revitalização do Nordeste, o Programa do Delta do Rio Yangtsé, e o Programa do Delta do Rio das Pérolas.

¹³ “a new trend of (...) re-emergence of national and regional planning”.

Essa nova orientação passa a ganhar maiores contornos com a introdução e afirmação do conceito de *Desenvolvimento Regional Coordenado* (DUNFORD & BONSCAB, 2013), ideia já posta desde o início das políticas de reforma e abertura (YU & CHEN, 2014) e que evoluiu de forma gradual como objeto de discussão a partir dos anos 1990 (YANG, 2019), consolidando-se a partir do XI Plano Quinquenal, em 2006.

Mais que optar por um desenvolvimento regional equilibrado ou desequilibrado, o objetivo identificado foi o de promover a *integração de espaços diferenciados* (YANG, 2019). Para isso, a atuação do Estado deveria tomar outro sentido, a fim de conferir maior racionalidade na distribuição dos recursos, da população e das atividades econômicas (SHEN et al., 2018). A tarefa passa a ser estimular a complementaridade nos investimentos e políticas promovidas pelos governos locais e provinciais, evitando a duplicação e redundância dos mesmos e a concorrência viciosa – que muitas vezes levava a um protecionismo local prejudicial à integração dos mercados (YU & CHEN, 2014), desestimulando a expansão e diversificação da divisão social do trabalho a nível regional, portanto, travando o processo de desenvolvimento.

Essa opção deveria se manifestar por meio de investimentos em infraestrutura em áreas mais atrasadas, na diversificação da indústria e da economia numa escala regional, aproveitando as vantagens de cada região e promovendo um movimento de espraiamento e irradiação do desenvolvimento – das regiões desenvolvidas para as subdesenvolvidas, unificando e integrando os mercados (YU & CHEN, 2014).

Em outras palavras, como afirma Heilmann (2018, p. 159), “um dos aspectos mais importantes e tangíveis do sistema de planejamento da China é seu esforço para coordenar o crescimento econômico regional¹⁴”, que vai se expressar “na ênfase na disseminação dos ganhos do desenvolvimento econômico para as partes mais pobres do país, bem como no interior das províncias costeiras mais ricas¹⁵”, assim como na promoção de um “enorme impulso de urbanização e investimento em infraestrutura¹⁶”.

Portanto, o Desenvolvimento Regional Coordenado teria como objetivo produzir uma conectividade e cooperação regional de ordem político-institucional,

¹⁴ “one of the most important and tangible aspects of China's planning system is its effort to coordinate regional economic growth”.

¹⁵ “emphasis on spreading the gains of economic development to the poorer parts of the country as well as within the wealthier coastal provinces”.

¹⁶ “massive urbanization drive and investment in infrastructure”.

administrativa, infraestrutural e produtiva, (YANG, 2019), fazendo com que esse conceito se apresente, no campo do planejamento urbano-regional, como expressão do todo que é o planejamento coordenador enquanto elevação da capacidade de intervenção do Estado naquela formação econômico-social, conseqüentemente, em seu território.

Planejamento Urbano-Regional e Coordenação de Grandes Projetos

Estudos, planos e formação do corpo técnico para uma urbanização de novo tipo

Para dar sustentação a essa nova orientação da política urbano-regional, o governo empreendeu uma abordagem científica. Além de uma forte expansão da profissão de planejadores (*planners*) – passando de um total de 3 mil no final dos anos 1970 para cerca de 100 mil em 2011 –, os programas de graduação voltados ao Planejamento Urbano, Arquitetura e Geografia tiveram um crescimento exponencial nos anos 1990, mas sobretudo nos 2000, saltando de menos de 20 em 1989 para quase 160 em 2009 (WU, 2015).

Do ponto de vista institucional, incentivados pelo governo central, foram elaborados planos no sentido de expandir o nível de conhecimento e diagnóstico da rede urbano-regional chinesa e a fim de dar sustentação à formulação de políticas regionais e de intervenção no território.

Em meados dos anos 2000 foi lançado o Plano Nacional do Sistema Urbano¹⁷ (figura 1), que identificou as maiores cidades e aglomerados urbanos do país e as principais áreas potenciais de desenvolvimento, considerando a necessidade de construção de uma infraestrutura capaz de aumentar a conectividade inter-regional.

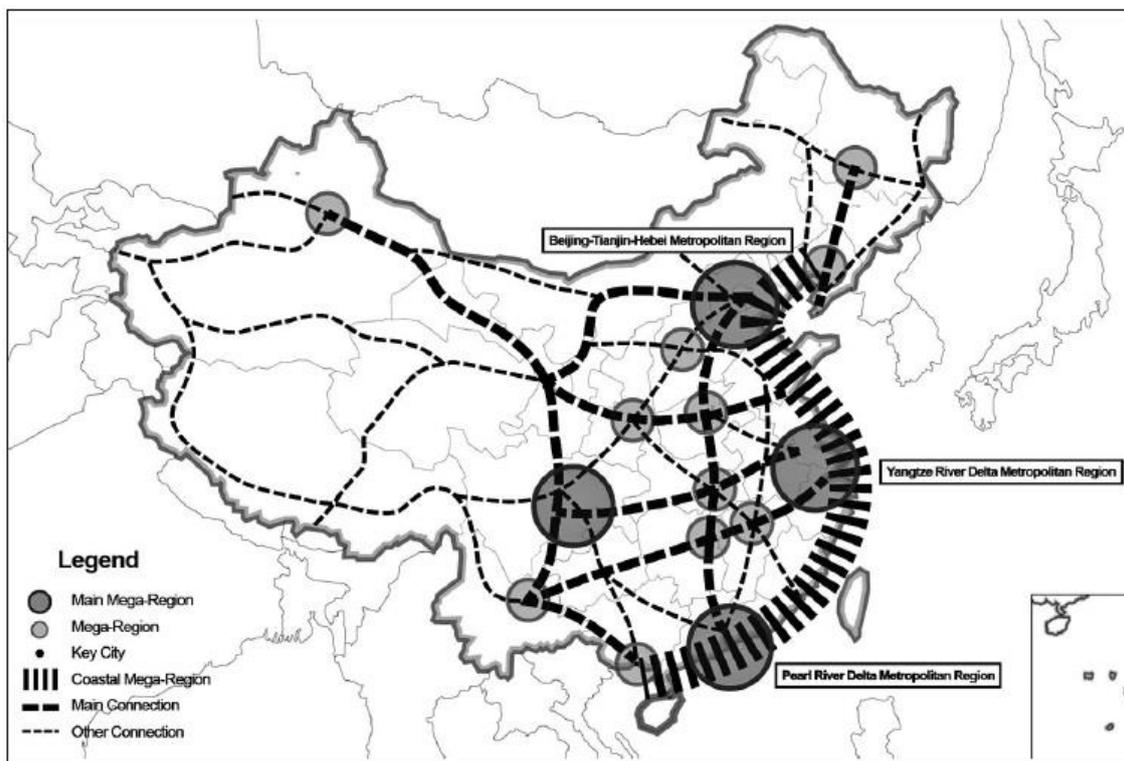
O plano expressou a preocupação do governo central em implementar uma política de desenvolvimento regional que procura elevar a escala de coordenação, do local para o regional, conciliando as necessidades econômicas com as sociais, com vistas à centralização do plano de desenvolvimento urbano a nível nacional (WU, 2015).

Outra iniciativa por parte do governo central foi a elaboração do Plano Nacional das Áreas Funcionais Principais. Conduzido pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (CNDR), foi elaborado pelo Instituto de Pesquisa Geográfica da Academia Chinesa de Ciências, sendo lançado em 2010, e classificou

¹⁷ Esse plano foi parte de uma atuação conjunta entre Estado e Academia, especificamente entre o Ministério de Habitação e Desenvolvimento Urbano-Rural (MHDUR) e a Academia Chinesa de Planejamento e Design Urbano (WU, 2015).

o território nacional em quatro tipos de Áreas Funcionais Principais: de desenvolvimento prioritário, desenvolvimento otimizado, desenvolvimento constrangido e desenvolvimento proibido.

Figura 01 – Distribuição das Cidades-Regiões¹⁸ do Plano Nacional de Sistema Urbano (2005-2020)

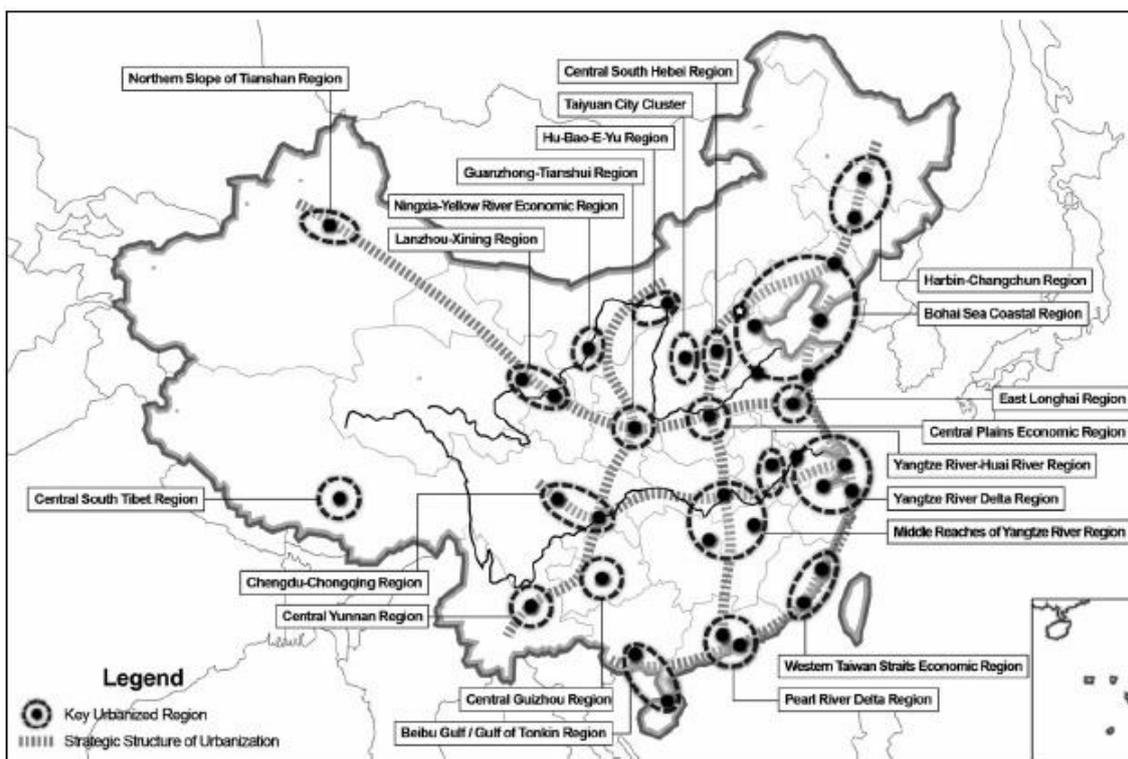


Fonte: MHDUR (WU, 2015).

Os critérios para classificação procuraram seguir a abordagem científica preconizada pelo governo, utilizando-se da ciência geográfica e da análise fatorial segundo um sistema de índices e variáveis. Por meio da perseguição da coordenação e redução da polarização social, regional e dos impactos ambientais, “o propósito do Plano de Área Funcional Principal foi identificar as respectivas ‘funções principais’ da jurisdição e formular diferentes objetivos a serem atingidos ao invés de perseguir o crescimento do PIB a todo custo” (WU, 2015, p. 127).

Assim como no caso do Plano Nacional do Sistema Urbano, o Plano Nacional das Áreas Funcionais Principais concentrou atenção nas principais metrópoles do país, pensadas em sua articulação regional e inter-regional, identificando os eixos estruturantes da infraestrutura a ser construída no esforço de consolidar a integração do território nacional (figura 2).

¹⁸ *City-Clusters*.

Figura 02 – Principais Áreas Urbanas do Plano Nacional das Áreas Funcionais Principais

Fonte: Wu, 2015.

Esses estudos foram muito importantes para formulação, a partir de 2012, do conceito de Nova Urbanização que deveria ser perseguido pelo Estado chinês, e que iria formar, junto com o conceito de Desenvolvimento Regional Coordenado, um todo orientador da política e do planejamento urbano-regional chinês de modo a promover uma urbanização de novo tipo (YANG, 2019), mais centrada na qualidade, rompendo com os padrões anteriores de priorização do crescimento econômico em termos mais quantitativos.

Para isso foi lançado em 2014 o Plano Nacional da Nova Urbanização, para o período até 2020, identificando seis focos principais: (1) a planificação da transição campo-cidade, ou seja, do processo de urbanização do país; (2) a integração da urbanização, indústria, tecnologias da informação (TI) e modernização da agricultura; (3) o aprimoramento do *layout* da rede urbana, através da formação dos *city-cluster* enquanto coordenação e integração das grandes, médias e pequenas cidades por meio da intensificação da conectividade dos transportes¹⁹; (4) a conservação ecológica, devendo promover o desenvolvimento verde, circular e de

¹⁹ Desde o XI Plano Quinquenal (2006-2010), o PCCh optou por promover a formação de City-Clusters como principal vetor da urbanização e do desenvolvimento regional coordenado em território nacional, incentivando a conexão entre as cidades e o desenvolvimento industrial a partir da intensificação da divisão do trabalho nas e entre as regiões do país (YANG *et al.*, 2020).

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 (CHINA. ORG. CN, 2014).

Subsidiado pela elaboração desses estudos e planos e dentro do escopo do desenvolvimento regional coordenado e da nova urbanização, o governo central identificou regiões consideradas estratégicas, onde a construção de grandes projetos, como a edificação da rede de Trens de Alta Velocidade (TAV) e a criação de novos centros urbanos passaram a exercer papel fundamental.

O grande projeto de construção da rede de Trens de Alta Velocidade (TAV)

Para que a política de formação dos *city-clusters* fosse implementada em condições de atingir seus objetivos, se fez necessária a edificação de um sistema de transportes capaz de promover a integração e conectividade entre as cidades e aglomerações urbanas. Por isso, de forma simultânea à afirmação dos conceitos de Desenvolvimento Regional Coordenado e de Nova Urbanização, o governo chinês desenvolveu durante a última década uma vasta malha infraestrutural de transportes a partir da criação da rede de Trens de Alta Velocidade (TAV).

Como parte dos planos especiais voltados à construção de bens públicos e enquanto desdobramento dos planos quinquenais, a edificação da rede de TAV se dá a partir da ação direta do Estado, seja por meio dos investimentos, seja através de políticas industriais (LO & WU, 2014) de fomento à criação de tecnologia própria (TANG *et al.*, 2011) ou por meio do planejamento realizado por instituições estatais.

No que se refere aos investimentos, além de uma política fiscal e monetária independente e soberana (JABBOUR *et al.*, 2020), o Estado só pôde realizá-los por conta de seu arcabouço político-institucional que concilia um sistema financeiro nacionalizado – onde os principais agentes são os bancos públicos de desenvolvimento – com a existência dos GCEE, localizados nos setores estratégicos para o comando do processo de acumulação do capital.

Em relação às políticas industriais e ao planejamento, o caso dos TAV é exemplar do ponto de vista do esforço do PCCh em colocar a China na vanguarda tecnológica de setores considerados estratégicos para o desenvolvimento nacional. Fruto de uma decisão tomada ainda no IX Plano Quinquenal (1996-2000), a partir de 2004 a China passou a implementar uma política de absorção de tecnologia

estrangeira para criação de marcas próprias. Estabeleceu uma parceria com a alemã Siemens e fomentou uma “competição oligárquica” entre duas empresas estatais – a China South Railway (CSR) e a China North Railway (CNR)²⁰ –, fazendo com que estas não só assimilassem a tecnologia estrangeira como também a superassem (MEI & ZHANG, 2020).

No mesmo ano de 2004 o Conselho de Estado lançou o Planejamento de Médio e Longo Prazo da Rede Ferroviária, sinalizando a intenção de construir 12 mil km de linhas de TAV, formando uma malha nomeada “4x4” – de quatro linhas verticais e quatro linhas horizontais principais (figura 3) – num esforço de integrar as principais metrópoles e regiões do país, atingindo cerca de 800 milhões de pessoas. Como continuidade, quatro anos depois, a partir de uma parceria entre o Ministério das Ferrovias e o Ministério de Ciência e Tecnologia, foi lançado um Plano de Ação Conjunta com o intuito de “projetar, fabricar e operar” trens chineses de nova geração, com velocidade máxima de 380 km/h, criando-se uma agência especial para supervisionar sua execução, o escritório 226, contando com um corpo técnico robusto e de alta qualificação²¹.

O ano de 2008 representou um marco, primeiro porque foi quando entrou em operação a primeira linha de TAV, ligando Pequim a Tianjin, e, segundo, porque, como resposta à crise econômica mundial de 2008, o governo chinês lançou um pacote de investimentos da ordem de 4 trilhões de yuans – desse montante 1,5 trilhões seriam destinados à infraestrutura de transporte, com 1 trilhão destes indo para a indústria ferroviária (MEI & ZHANG, 2020). Ou seja, a partir dali o PCCh passaria a investir pesadamente na integração da rede urbano-regional do país por meio dos TAV.

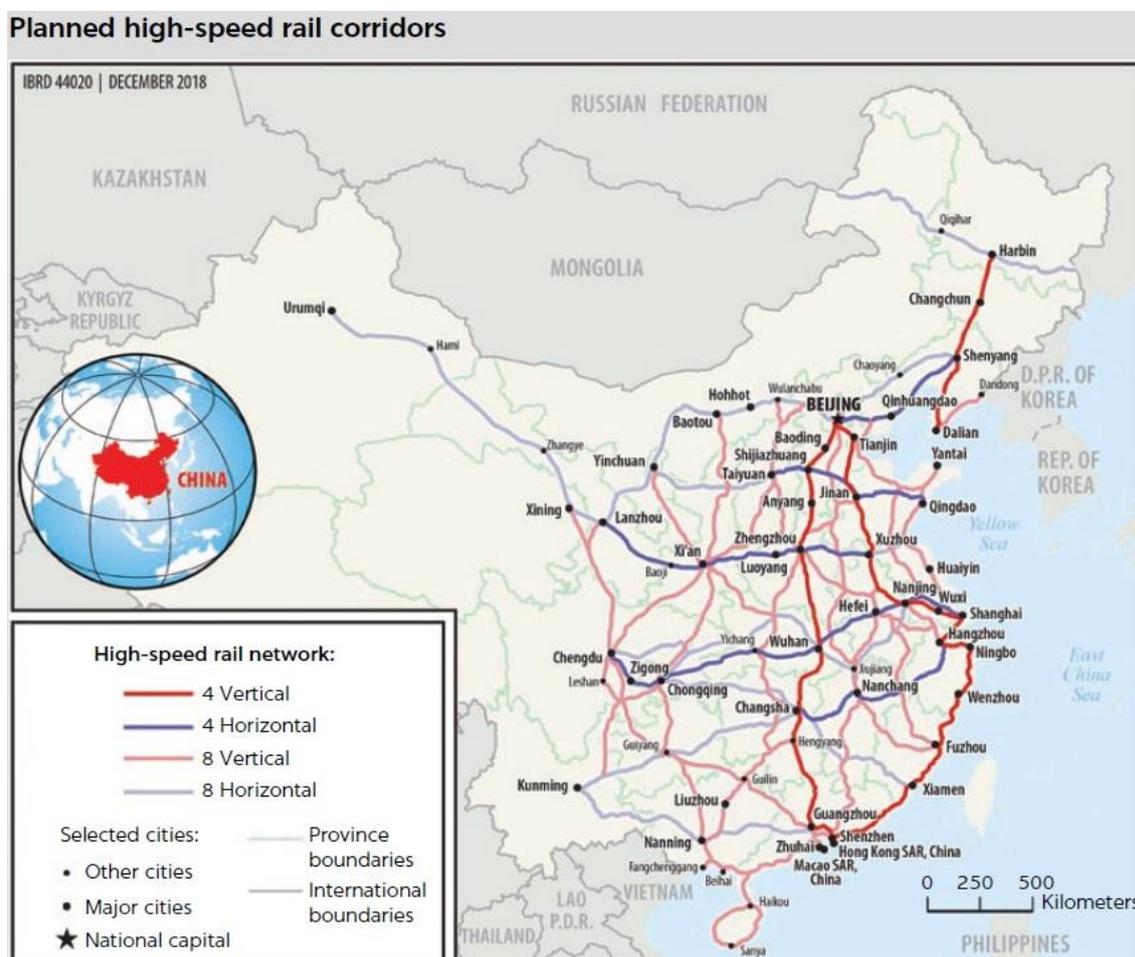
Isso ficou claro nas sucessivas atualizações e expansões do Planejamento de Médio e Longo Prazo da Rede Ferroviária. Ainda em 2008 se decidiu por ampliar a previsão de construção de linhas de 12 mil para 16 mil km, e em 2010 esse número passou para 30 mil km, com uma nova rodada de investimentos na ordem de 2,8 trilhões de yuans. Em 2016, a CNDR, o Ministério dos Transportes e a China

²⁰ Em 2014, compreendendo que a fase de competição oligárquica já havia atingido seu objetivo, optou-se pela fusão das empresas CSR e CNR, criando o conglomerado empresarial estatal China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), detendo o domínio da tecnologia mundial mais avançada no setor de TAV e atuando fortemente na internacionalização e exportação desse setor para diversos países do mundo nos anos seguintes.

²¹ Conhecido como *226 Office*, este projeto envolveu 11 institutos de pesquisa, 25 universidades, 51 laboratórios de ciências básicas e centros de pesquisa de engenharia de nível nacional, 68 acadêmicos, mais de 700 professores e mais de 10 mil técnicos qualificados (GAO et al., 2016, p. 59).

Railway Corporation (CRC) decidiram por expandir a malha ferroviária para “8x8” – oito linhas verticais e oito horizontais principais (ver figura 3) –, devendo cobrir cerca de 80% das grandes cidades do país (MEI & ZHANG, 2020).

Figura 03 – Rede de Trens de Alta Velocidade (em 2018 e previsão de expansão)



Fonte: LAWRENCE *et al.* (2019).

Fato é que num curto período de tempo, entre 2008 e 2011, a China já havia construído a maior rede de TAV do mundo, e atualmente já conta com cerca de 37 mil km de linhas de TAV, com a mais recente previsão de expansão lançada pelo Conselho de Estado, como desdobramento do XIV Plano Quinquenal (2021-2025), devendo atingir 50 mil km até 2025 (BRIXSWEDEN, 2022) – a título de comparação, ultrapassando a circunferência da Terra na linha do Equador, que é de 40 mil km.

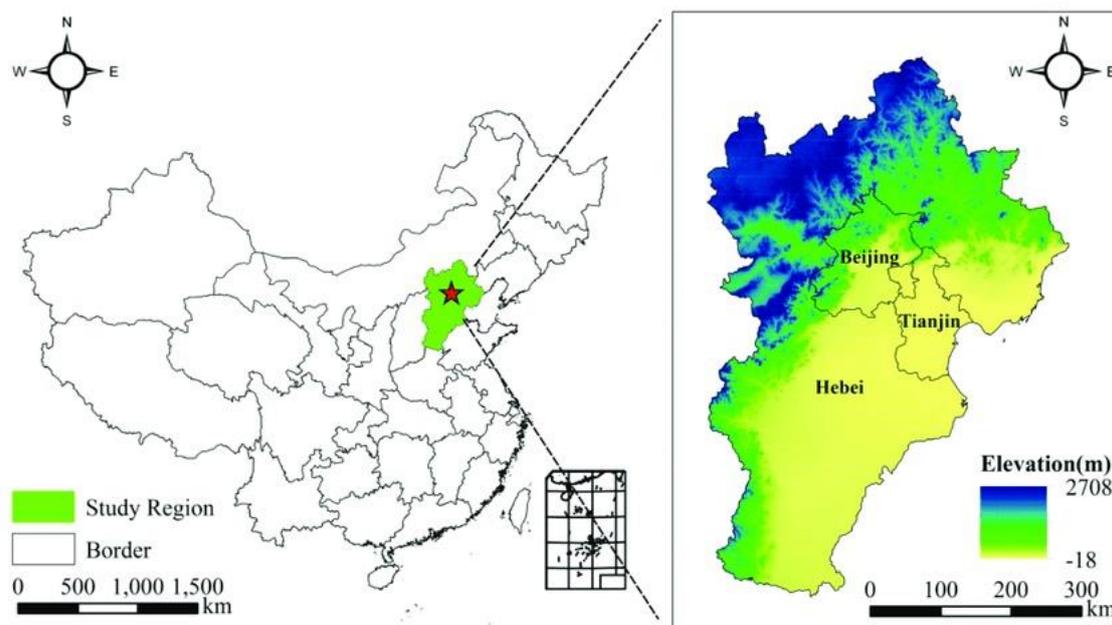
Por fim, a rede de TAV, ao reduzir o tempo de viagem tanto de passageiros quanto de carga, torna-se capaz de provocar o aumento da eficiência do transporte entre as cidades e as atividades econômicas, transformando-se num dos vetores da elevação da produtividade da economia chinesa e da diversificação e especialização da divisão social do trabalho a nível regional e inter-regional (YANG *et al.* 2020),

dando contornos reais aos conceitos de Desenvolvimento Regional Coordenado e de Nova Urbanização.

A coordenação do desenvolvimento regional de Pequim-Tianjin-Hebei (Jing-Jin-Ji) e a Nova Área de Xiong'an

Um caso particular de aplicação do conceito de Desenvolvimento Regional Coordenado pode ser encontrado na região de Pequim-Tianjin-Hebei, também conhecida como “*Jing-Jin-Ji*” (figura 4). Formada por duas grandes metrópoles, Pequim e Tianjin, e mais 11 cidades da província de Hebei, essa região tem cerca de duas vezes a extensão da Coreia do Sul, com uma população próxima a 110 milhões de pessoas, o que representa por volta de 8% da população nacional (PREEN, 2018a).

Figura 04 – Região de Pequim-Tianjin-Hebei (*Jing-Jin-Ji*)



Fonte: LI *et al.* (2018)

Considerada uma das três mais importantes regiões do país – junto da região do Delta do rio Yangtsé, que tem Xangai como núcleo, e da região do Delta do Rio das Pérolas, onde está localizada, por exemplo, a cidade de Shenzhen –, representa cerca de 10% do PIB chinês. Entretanto, em comparação com as outras duas, é a menos internacionalizada e menos rica²², sofrendo com altos índices de poluição e

²² Em 2016 o PIB *per capita* de Pequim-Tianjin-Hebei era de 67,6 mil yuans, enquanto que das regiões do Delta do rio Yangtsé e do rio das Pérolas era de 80 mil e 89,7 mil, respectivamente (PREEN, 2018b).

impactos ambientais – das dez cidades mais poluídas do país, oito estão localizadas nessa região (PREEN, 2018b).

Portanto, ao mesmo tempo em que é uma das mais estratégicas regiões do país, pode ser considerada uma das que apresenta maiores disparidades econômicas, sociais, e dificuldades ambientais. De um lado as duas metrópoles, Pequim e Tianjin, com altos índices de desenvolvimento econômico, renda e urbanização; de outro, a província de Hebei, com uma população rural ainda significativa²³ e vinculada a atividades produtivas de nível tecnológico inferior, voltada principalmente à indústria pesada e siderurgia (PREEN, 2018a). Em suma, uma região marcada pela *coexistência do desenvolvido e do subdesenvolvido*²⁴.

Diante disso, num processo iniciado ainda nos anos 2000, e liderado pela CNDR, começou a ser pensado um projeto de integração dessa região. Citado pela primeira vez no XII Plano Quinquenal (2011-2015), em 2016 seria lançado um Plano de Esboço (*Outline Plan*) do Desenvolvimento Coordenado de Jing-Jin-Ji (MINISTRY OF LAND AND RESOURCES, 2016), juntamente com a criação de um grupo de liderança, composto por instituições do governo central, ministérios, além de representantes das províncias e cidades envolvidas.

Reafirmado no XIX Congresso do PCCh, em 2017, e no XIV Plano Quinquenal (2021-2025), sua implementação tem sido acelerada nos últimos anos. Basicamente, o Plano do Desenvolvimento Coordenado de Jing-Jin-Ji pretende tornar essa região em um *city-cluster* de referência mundial à medida que se afirma como expressão mais avançada do desenvolvimento regional coordenado, tornando-se um motor do crescimento econômico do país baseado na inovação e na elevação da produtividade.

Para isso, estabelece uma complementariedade funcional na região. Pequim deve se afirmar como centro político e cultural do país e como centro de inovação em ciência e tecnologia, ao mesmo tempo em que consolida sua capacidade de intercâmbio internacional. Tianjin deve se tornar uma base nacional de pesquisa e desenvolvimento da indústria avançada, uma zona convergente de navegação internacional no norte do país, uma zona de demonstração de inovações em operações financeiras e zona piloto de reforma e abertura. Já Hebei deve passar por um significativo processo de transformação, de modo a se consolidar como uma

²³ A taxa de urbanização da província de Hebei em 2013 era de 48%. Abaixo da taxa média do país, que era de 53% no mesmo ano, e muito abaixo de Pequim e Tianjin, 86% e 82%, respectivamente (MINISTRY OF LAND AND RESOURCES, 2016).

²⁴ Em 2016, o PIB *per capita* de Hebei era apenas 36,4% em relação ao de Pequim, e 37,4% ao de Tianjin (PREEN, 2018a).

importante base nacional de logística comercial moderna, uma zona piloto de modernização e atualização da indústria, zona de apoio ao ambiente ecológico e uma *zona de demonstração da nova urbanização e de coordenação da dinâmica urbano-rural*.

Outro elemento importante apontado nesse plano e um dos principais aspectos da coordenação do desenvolvimento da região de Jing-Jin-Ji é a estratégia de “esvaziamento” de Pequim. Sua função é conter os reflexos negativos da excessiva concentração urbana, procurando transferir uma série de funções e atividades não vinculadas à sua condição de capital – desde indústrias, bases logísticas, a serviços públicos e sociais, que devem ser distribuídos para outras áreas da região.

O que faz parte da tarefa de intervir no processo de desenvolvimento regional desigual em curso por meio da planificação do espraiamento do desenvolvimento regional em direção às áreas menos desenvolvidas, reduzindo as disparidades econômicas, sociais e territoriais.

A fim de realizar esses objetivos, dois grandes projetos surgem em meio a uma totalidade: (1) a edificação de uma estrutura de transportes integradora da região de Jing-Jin-Ji, representada principalmente pela rede de TAV; e (2) a criação de uma nova centralidade urbana, expressa na Nova Área de Xiong'an (*Xiong'an New Area*), como destino principal das atividades a serem transferidas de Pequim.

No que se refere ao primeiro, foi lançado em 2016 um estudo para o Plano de Integração dos Transportes de *Jing-Jin-Ji* (PLANNING, 2016), realizado pelo Centro de Pesquisa de Transporte de Pequim em parceria com o Instituto de Planejamento e Design de Transporte Metropolitano de Shenzhen. Nele fica explícita a opção por fazer da rede ferroviária a espinha dorsal da infraestrutura de transportes, sendo considerada o núcleo e prioridade principal do desenvolvimento da integração do transporte na região.

Em consonância com o Plano de Esboço (*Outline Plan*) lançado no mesmo ano, procura-se, por meio do Plano de Integração dos Transportes, vincular a configuração espacial e distribuição das funções e atividades produtivas com a criação de uma rede de transportes composta por quatro linhas horizontais, quatro verticais, e um círculo, circundando Pequim, a fim de desviar o fluxo de cargas e demais atividades de logística da capital, reduzindo sua sobrecarga. Além disso, foram elaborados diversos projetos de infraestrutura visando a integração com

outros *city-clusters* do país, assim como conexões internacionais, considerando sua posição estratégica para o projeto *Belt and Road Initiative* (BRI)²⁵.

Quanto à Nova Área de Xiong'an (figura 5), a decisão de sua criação partiu do Comitê Central do PCCh e do Conselho de Estado, e foi divulgada no ano de 2017, sendo seguida pelo lançamento de um Plano de Diretriz (*Guideline Plan*) e um Plano Diretor (*Master Plan*) como seu desdobramento, em abril e dezembro de 2018, respectivamente (ZHEN *et al.*, 2019) (YANGQIU *et al.*, 2021).

Encarada como de importância não apenas regional, como também nacional, é pretendido que se torne uma cidade modelo do padrão de desenvolvimento projetado para a China nas próximas décadas, pautado numa modernização econômica baseada na inovação²⁶ e consolidando-se como *expressão mais avançada da urbanização de novo tipo*. Do ponto de vista regional, localizada na província de Hebei, a Nova Área de Xiong'an deve se tornar um ponto de convergência no coração de *Jing-Jin-Ji*, formando um triângulo junto com Pequim e Tianjin, e atraindo uma série de funções e atividades a serem transferidas da capital.

Enquanto o *Guideline Plan* estabelece a estratégia, a função, os objetivos e o planejamento dessa nova centralidade urbana, estipulando metas para os anos de 2035 e 2050 – considerados marcos pelo PCCh no processo de modernização de caráter socialista chinês (HU *et al.*, 2021) –, o *Master Plan*, mais detalhado, se desdobra em planos especiais, abrindo caminho para a execução e construção do grande projeto de Xiong'an a partir da elaboração de um Sistema de Planejamento Urbano (*City Planning System*).

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 (*Intelligent 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 desdobra-se em 26 planos especializados²⁷, onde um deles é o projeto de integração dos transportes, que tem

²⁵ A região de Jing-Jin-Ji está posicionada no fluxo que conecta o Japão e Coreia do Sul, através do porto de Tianjin, com o interior chinês em direção à Ásia Central e Rússia.

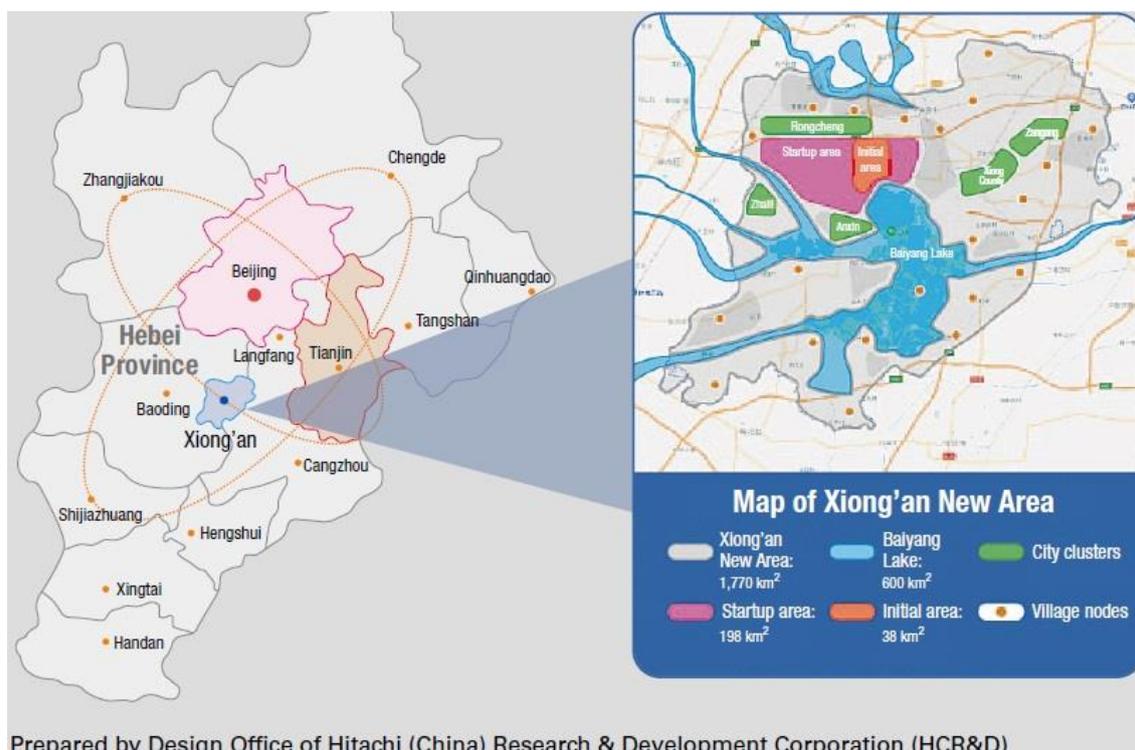
²⁶ Para maiores informações sobre a estratégia de desenvolvimento e modernização chinês para as próximas décadas, recomenda-se Hu *et al.* (2021).

²⁷ Esses planos contam com cerca de 200 equipes de planejamento e avaliação compostas por mais de mil especialistas chineses e do exterior e 2,5 mil engenheiros (YANGQIU, 2021).

na rede ferroviária de alta velocidade um componente estratégico de conexão com o restante da região e integração com outros modais de transporte.

Portanto, o desenvolvimento coordenado de *Jing-Jin-Ji* e a Nova Área de Xiong'an são encarados como tendo a função de se tornarem expressões mais avançadas de aplicação dos conceitos de *Desenvolvimento Regional Coordenado e Urbanização de Novo Tipo*. Enquanto particularidade da totalidade do planejamento urbano-regional perseguido pelo PCCh para as próximas décadas.

Figura 05 – Nova Área de Xiong'an (Hebei)



Fonte: YANGQIU *et al.* (2021)

Considerações Finais

Como síntese do conteúdo exposto, pode-se afirmar que as políticas de caráter e incidência territorial praticadas pelo Estado chinês vêm evoluindo juntamente com o processo de desenvolvimento econômico daquela formação social. Em outras palavras, as alterações no planejamento urbano-regional chinês nas últimas décadas são expressão e motor do processo de desenvolvimento dessa nova classe de formação econômico social que emerge a partir das reformas em 1978.

Processo esse que pode ser encarado como resultado de uma unidade de contrários que procura coordenar, de um lado, o papel orientador do planejamento, políticas de governo e atuação direta de bancos e empresas públicas (GCEE), e, de outro, uma estratégia de expansão e integração dos mercados e da divisão social do trabalho. De modo que pode-se falar em uma *forma-planejamento*, representada pela coordenação, que passa a ganhar maior efetividade em consonância com *formas-projeto*, representadas aqui, principalmente, pela edificação da rede de TAV e da nova centralidade urbana de Xiong'an.

Essas formas-projeto, enquanto *elevação da capacidade do Estado em planificar e intervir no território*, em substituição às forças do mercado como condutoras do processo de acumulação, teriam o potencial de (1) racionalizar o processo de produção e circulação de mercadorias, e, (2) o mais importante, deslocar a métrica econômica do valor de troca das mercadorias para a métrica da utilidade como nova base para o cálculo econômico. De modo que o projeto teria o papel de produzir utilidade onde a síntese da relação custo/benefício passa a ser expressa sob a forma de riqueza a ser apreendida de forma social – neste caso, por meio da promoção de um *novo padrão de urbanização qualitativamente superior* em paralelo ao *espraçamento racionalizado do desenvolvimento regional*.

Assim, procurou-se demonstrar que, da combinação entre, de um lado, *formas-planejamento* – representadas aqui pela coordenação do desenvolvimento regional em geral, e a coordenação do desenvolvimento da região de Pequim-Tianjin-Hebei em particular –, e, de outro, *formas-projeto* – neste caso a rede de Trens de Alta Velocidade (TAV) e a Nova Área de Xiong'an como expressão de um novo padrão de urbanização perseguido pelo Partido Comunista –, pretende-se indicar o aspecto territorial da tendência geral de transição da formação econômico-social chinesa.

Da passagem gradual de um processo de desenvolvimento orientado ao mercado e à lei do valor, para um cada vez mais baseado no planejamento orientado por grandes projetos de bens públicos geradores de valor de uso a serem socialmente apropriados, configura-se o que aqui se denomina de *expressão territorial da Nova Economia do Projeto enquanto estágio superior de intervenção do estado chinês no território*.

E, mais que isso, com base na concepção teórico-metodológica que orienta essa pesquisa, isso significaria a possibilidade concreta e manifestação real de amadurecimento do modo de produção socialista na formação econômico-social

chinesa. Como dito pelo geógrafo brasileiro, Milton Santos (1977, p. 89), “são as formas que atribuem ao conteúdo novo provável, ainda abstrato, a possibilidade de tornar-se conteúdo novo e real”.

Cabe aos cientistas sociais do campo do planejamento urbano-regional, comprometidos em apreender as novas lógicas de funcionamento dessa formação social, acompanhar como esse processo se desdobrará do ponto de vista prático e histórico.

REFERÊNCIAS

BURLAMAQUI, Leonardo. Finance, development and the Chinese entrepreneurial state: A Schumpeter-Keynes-Minsky approach. **Revista de Economia Política**, v. 35, n. 4, p. 728-744, out./dez. 2015.

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.

CHINA. ORG. CN. **Transcript: Press Conference on New Urbanization Plan**. Disponível em: http://china.org.cn/china/2014-03/19/content_31836248.htm. Acesso em: 3 fevereiro 2022.

DUNFORD, Michael; BONSHAB, Thomas. Chinese Regional Development and Policy. **Regions Magazine**, v. 289, n. 1, 10-13, 2013.

GABRIELE, Alberto. & SCHETTINO, Francesco. Socialismo de Mercado como uma distinta Formação Econômico-Social interna ao Moderno Modo de Produção. In: JABBOUR, E. **China, Socialismo e Desenvolvimento, sete décadas depois**. Posfácio. 1ª ed. São Paulo: Anita Garibaldi, 2019.

GAO, Bai; LI, Guowu; ZHEN, Zhihong (Ed.). **High-speed Rail: An Analysis of the Chinese Innovation System**. 1. ed. Singapore: World Scientific, 2020.

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

HU, Angang, YAN, Yilong, TANG, Xian, & LIU, Shenglong. **2050 China: Becoming a Great Modern Socialist Country**. 1. ed. Beijing: Springer Nature, 2021. 105p.

JABBOUR, Elias; DANTAS, Alexis. The political economy of reforms and the present Chinese Transition. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 37, n. 4, p. 789-807, out./dez. 2017.

JABBOUR, Elias; et al. A (Nova) Economia do Projeto: o conceito e suas novas determinações na China de hoje. **Geosul**, Florianópolis, v. 35, n. 77, p. 17-48, dez. 2020.

JABBOUR, Elias. e GABRIELE, Alberto. **China: o socialismo do século XXI**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2021. 311p.

LAWRENCE, Martha; BULLOCK, Richard; LIU, Ziming. **China's high-speed rail development**. 1. ed. Washington: World Bank Publications, 2019. 83p.

- LI, Suxiao et al. Impacts of land-use and land-cover changes on water yield: A case study in Jing-Jin-Ji, China. **Sustainability**, v. 10, n. 4, p. 960, 2018.
- LO, Dic & WU, Mei. The State and industrial policy in Chinese economic development. In: SALAZAR-XIRINACHS, José M.; NUBLER, Irmgard.; KOZUL-WRIGHT, Richard. **Transforming Economies: Making industrial policy work for growth, Jobs and development**. 1. ed. Geneva: International Labour Office, 2014. 400p. p. 307-326.
- DE MEDEIROS, Carlos Aguiar. Economia e Política do Desenvolvimento da China. **Revista de Economia Política**. V. 19, n. 3, p. 92-112, 1999.
- MEI, Liang; ZHANG, Nana. Transformer in navigation: Diverse government roles for open innovation in China's high-speed rail. **Long Range Planning**, p. 102069, 2020.
- MINISTRY OF LAND AND RESOURCES. **Outline of The Beijing-Tianjin-Hebei Coordinated Development Plan**. 2016. Disponível em: <http://www.cre.org.cn/list3/jjy/15279.html>. Acessado em: 8 fevereiro 2022.
- NOGUEIRA, Isabela. Industrialização, Distribuição e Estratégia: Legados do maoísmo para a trajetória de desenvolvimento econômico da China. **Carta Internacional**, v. 14, n. 2, p. 27-51, 2019.
- OLIVEIRA, Amaury Porto de. Governando a China: a quarta geração de dirigentes assume o controle da modernização. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 46, n. 1, p. 138-170, 2003.
- PLANNING, Shenzhen Metropolitan Transportation. ET/CP5 **Beijing-Tianjin-Hebei (JingJinJi) City Cluster Transport Integration Planning Study**. 2016.
- PREEN, Mark. **The Beijing-Tianjin-Hebei Integration Plan**. China Briefing. 2018a. Disponível em: <https://www.china-briefing.com/news/the-beijing-tianjin-hebei-integration-plan/>. Acesso em: 10 fevereiro 2022.
- PREEN, Mark. **China's Mega City Clusters: Jing-Jin-Ji, Yangzte River Delta, Pearl River Delta**. 2018b. Disponível em: <https://www.china-briefing.com/news/chinas-mega-city-clusters-jing-jin-ji-yangzte-river-delta-pearl-river-delta/>. Acesso em: 10 fevereiro 2022.
- RANGEL, Ignácio. **Obras reunidas. Volume I**. 3. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. 742p.
- SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Antipode**, v. 9, n. 1, p. 81-99. Jan./fev. 1977.
- SHEN, Hongyan; TENG, Fei; SONG, Jinping. 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.
- WU, Fulong. **Planning for growth: urban and regional planning in China**. 1. ed. New York: Routledge, 2015. 229p.
- YANG, Kaizhong. New Urbanization and Coordinated Regional Development. **Chinese Journal of Urban and Environmental Studies**, v. 7, n. 04, p. 1975009, 2019.
- YANG, Zhiwei et al. On the joint impact of high-speed rail and megalopolis policy on regional economic growth in China. **Transport Policy**, v. 99, p. 20-30, 2020.

YANGQIU, Chen; NING, Lai; XUETING, Zhang. China's City of the Future: Xiong'an New Area. **Hitachi Review**, vol. 70, n. 1, p. 36-44, 2021.

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

ZHEN, Du; XIAOGUANG, Meng; HUA, Chai. **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: http://www.xiongan.gov.cn/2019-01/13/c_1210036983.htm. Acesso em: 11 fevereiro 2022.

NOTAS DE AUTOR

CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Vitor Vieira Fonseca Boa Nova – Concepção e elaboração do manuscrito, coleta de dados, revisão e aprovação da versão final do trabalho.

Elias Marco Khalil Jabbour – Concepção, elaboração do manuscrito, revisão e aprovação da versão final do trabalho.

Melissa Caroline Cambuhy – Concepção, elaboração do manuscrito, revisão e aprovação da versão final do trabalho.

FINANCIAMENTO

Não se aplica.

CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica.

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.

CONFLITO DE INTERESSES

Não há conflitos de interesses.

LICENÇA DE USO

Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](#). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar, criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

HISTÓRICO

Recebido em: 14-11-2022

Aprovado em: 15-02-2023