

Entre Meios e Fins: uma Reflexão sobre os Objetivos do Planejamento Urbano e das Políticas Públicas

Alexandre Abdal¹

“ – Por quê?
– Porque preciso acreditar em algo que eu jamais questiono.”

In: Hibisco roxo, por Chimamanda Ngozi Adichie

Resumo

O presente artigo, escrito em forma de ensaio, tem por objetivo promover uma discussão sobre os meios e os fins do planejamento urbano e das políticas públicas. O seu ponto de partida é a ideia de que coisas normalmente assumidas como fins pelos planejadores urbanos e fazedores de políticas públicas, tais como industrialização, competitividade, crescimento do produto, desenvolvimento tecnológico, abertura comercial etc., não necessariamente geram melhores condições de vida para as populações correspondentes. Sendo assim e na melhor das hipóteses, tais coisas não são fins, mas meios do planejamento urbano e das políticas públicas.

Palavras-chave: Planejamento Urbano; Políticas Públicas; Cidades; Direito à Cidade; Desenvolvimento Urbano.

1 Alexandre Abdal é sociólogo e professor do departamento de Gestão Pública (GEP) da Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV EAESP), colaborador do Doutorado Profissional em Políticas Públicas (DPPP) da Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), pesquisador do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) e pesquisador da rede de pesquisa INCT Observatório das Metrópoles: núcleo São Paulo. Foi professor-colaborador da Escola do Parlamento da Câmara Municipal de São Paulo, tendo ministrado disciplinas em cursos de especialização e de extensão nos anos de 2014, 2021 e 2022. Contato: alexandre.abdal@fgv.br.

Introdução^{2 3}

Ao longo de 2011, fui um dos membros da chamada “Equipe Editorial” do SP2040 – a cidade que queremos (PMSP, 2012). O SP2040 foi um esforço de planejamento estratégico elaborado pela cidade de São Paulo e capitaneado pela, à época, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), hoje Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL), durante a segunda gestão Gilberto Kassab (2009-2012) à frente da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP). Enquanto plano de longo prazo, com horizonte temporal de trinta anos, o SP2040 visava, ao mesmo tempo, estabelecer consensos acerca do futuro da cidade de São Paulo e integrar os diferentes instrumentos de planejamento urbano e as diferentes políticas setoriais em uma abordagem compreensiva. À Equipe Editorial coube a redação do próprio Plano, fundamentalmente a partir das contribuições providas das áreas técnicas da Prefeitura, das especialistas e dos especialistas externos que colaboravam com o Plano e do resultado do conjunto dos instrumentos de participação social (audiências públicas, questionários autoaplicados por meios digitais e totens dispersos pelos equipamentos públicos da cidade e oficinas públicas nas subprefeituras).

Tão logo nossos trabalhos se iniciaram, uma querela estabeleceu-se entre as colaboradoras e os colaboradores do Plano: qual seria, exatamente, o seu objetivo? Um grupo de pessoas, incluindo a maior parte das consultoras e dos consultores externos e do pessoal mais ligado à área de economia, defendia que São Paulo deveria constituir-se como uma cidade competitiva, com uma praça financeira bem desenvolvida globalmente, inserida nos fluxos globais e capaz de atrair investimentos e profissionais qualificados. Um outro grupo de pessoas, dentro do qual nós da Equipe Editorial nos encontrávamos juntamente com boa parte das técnicas e dos técnicos da Prefeitura, tinha uma visão diferente. Segundo essa visão, São Paulo deveria ser uma *cidade boa para se viver*, ou seja, uma cidade orientada para uma trajetória social e ecologicamente responsável, com redução

2 O presente artigo é parte integrante das atividades desenvolvidas no âmbito do Curso de Especialização “Legislativo, Território e Gestão Democrática da Cidade” na Escola do Parlamento da Câmara Municipal de São Paulo. Dentre essas atividades, destaco a disciplina “A Cidade Contemporânea e as Políticas Sociais II: Educação, Saúde e Assistência Social”, ministrada entre fevereiro e abril de 2022, e a orientação de três trabalhos de conclusão de curso, entre maio e agosto de 2022.

3 Uma versão preliminar deste artigo foi apresentada em junho de 2017 no 21º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) na mesa 20, “Nossas Próximas Cidades: Século XXI”.

das desigualdades sociais, equiparação das oportunidades, valorização da diversidade e proteção ao meio ambiente.

Evidentemente que o *discurso da competitividade global* brilhava na boca das consultoras e dos consultores externos, agradando às políticas e aos políticos de plantão. Ao passo que a nossa defesa por uma *cidade boa para se viver* empolgava menos, parecendo algo meio fora de moda. Uma solução só veio em um dos seminários de apresentação de resultados preliminares. Era um seminário aberto ao público, na Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (FEA-USP), no qual não apenas o Secretário e o chefe das consultoras e dos consultores externos fariam apresentações públicas do Plano, bem como tais apresentações seriam comentadas por especialistas estrangeiros em planejamento estratégico de grandes cidades mundiais.

Foi em um desses comentários que a querela se resolveu. Um desses consultores, que tinha planejamentos estratégicos de Cingapura e de outras grandes cidades do leste asiático no currículo, disse: “Não entendo essa insistência de vocês em ter a maior cidade do mundo ou a mais valiosa bolsa de valores do mundo ou coisas desse tipo. Investimentos, riquezas e grandezas em geral só fazem sentido se as pessoas viverem melhor”. Ninguém esperava essa resposta. As defensoras e os defensores da competitividade ficaram completamente surpresas e surpresos. Nós ficamos exultantes, pois ali obtivemos o respaldo e o argumento de autoridade que nos faltava e que nos permitiu reestruturar a redação do Plano, tendo o desenvolvimento econômico, o crescimento e a competitividade internacional como meios e não como fins autoevidentes ou bons em si mesmos.

Essa “estória” remete diretamente às obras do filósofo e economista indiano Amartya Sen, ganhador do Prêmio Nobel de economia em 1998, e do economista Dani Rodrik, sempre lembrado como potencial futuro ganhador do Prêmio Nobel de economia. Para o primeiro (SEN, 2010; 1993), o desenvolvimento é um processo de expansão das liberdades substantivas das pessoas e implica capacidade das próprias pessoas em *levar uma vida boa*. Nesse sentido, industrialização, competitividade, crescimento do produto, desenvolvimento tecnológico, abertura comercial e afins só fazem sentido se impactarem positivamente o processo de expansão das liberdades individuais. Portanto, industrialização, competitividade, crescimento do produto, desenvolvimento tecnológico, abertura comercial e afins são, antes, meios do desenvolvimento e não fins.

Para o segundo (RODRIK, 2011a, b), a abertura comercial, enquanto mecanismo de integração internacional do comércio e geradora de ganhos de produtividade, apresenta, como contrapartida, importantes efeitos redistributivos (no sentido da concentração da renda em poucos segmentos sociais), os quais, inclusive, podem abalar a coesão social, aumentar desigualdades e gerar tensões políticas. Por isso, ao contrário daquilo em que crê a maioria dos economistas ortodoxos, a abertura comercial não pode ser pensada como um fim em si mesmo ou como algo sempre desejável e cujos benefícios seriam evidentes por si mesmos. Se os malefícios que traz forem maiores que os benefícios, melhor optar por uma dose menor de abertura e/ou por uma outra abertura, com características diferentes.

Aquela “estória” e os modos pelos quais Amartya Sen e Dani Rodrik articulam meios e fins conduzem-me à reflexão que farei neste ensaio em forma de artigo: o lugar das cidades nos processos de desenvolvimento econômico, no sentido de processo de acumulação, e o papel possível do planejamento urbano e das políticas públicas assumindo essa inversão entre meios e fins do planejamento urbano e das políticas públicas. Ela está estruturada em três seções, além desta introdução. Na segunda seção, discuto o caráter das cidades de sustentáculo territorial do processo de acumulação, articulando simultaneamente funcionalidade e disfuncionalidades desse processo, com destaque, por um lado, para as economias de aglomeração e, por outro, para as deseconomias de aglomeração e tensões sociopolíticas. Na seção terceira, introduzo a dimensão do planejamento urbano e das políticas públicas, contextualizando como o planejamento e as políticas se tornaram, fundamentalmente, esforços pró-competitividade no passado recente. Por fim, encerro o artigo com uma seção de considerações finais, na qual defendo uma inversão entre meios e fins do planejamento urbano e das políticas públicas e enfatizo a discussão sobre os fins da ação pública, se restrita à gestão das deseconomias de aglomeração ou antenada às reivindicações sociopolíticas por uma *boa vida*.

Cidades e Desenvolvimento Econômico: Funcionalidade vs. Disfuncionalidades

Pelo menos no Ocidente, onde predominou um padrão de acumulação por desapropriação (ARRIGHI, 2008), os processos seculares de desenvolvimento industrial, antecipados pela revolução industrial inglesa, estiveram baseados em tecnologias intensivas em capital e energia e implicaram enormes movimentos

de concentração de capitais, de fatores de produção, de pessoas, de ideias, de informações, de tecnologias etc. em grandes aglomerados urbanos. O exemplo primeiro e paradigmático aqui de crescimento urbano explosivo associado à nova dinâmica econômica manufatureira foi Manchester, pioneiramente discutida por Friedrich Engels em *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* (ENGELS, 2010).

Não à toa que Jane Jacobs considera as cidades como a unidade básica da vida econômica (JACOBS, 1984, 1970). Concordando com a autora canadense, Gilles Duranton e Diego Puga (2000; 2001) destacam que as grandes cidades concentram os processos de diversificação produtiva e de diferenciação de produtos (bens e serviços), estando o crescimento urbano e a transformação da estrutura produtiva articulados. Articulação essa que remete aos processos de causação circular e cumulativa (MYRDAL, 1972).

Além de concentrar a produção, as grandes cidades também polarizam territórios (LEMONS; CROCCO, 2000), ou seja, exercem capacidade de polarização e de atração sobre outros territórios e aglomerados urbanos. Em um paralelo à teoria dos lugares centrais, de Walter Christaller (1966) e August Losch (1954), quanto maior o centro urbano, maior a sua capacidade de polarizar e atrair territórios, dada a sua oferta mais diversificada e sofisticada de bens e serviços.

Do ponto de vista da economia, isso se explica porque a concentração da produção gera externalidades positivas, implicando, portanto, economias de aglomeração. Alfred Marshall (1982) foi, talvez, o primeiro economista a chamar a atenção para a questão de que a proximidade geográfica, nos chamados distritos industriais, possibilita externalidades positivas associadas à circulação de informações, consolidação de uma rede de fornecedores locais, constituição de força de trabalho especializada e formação de base compartilhada para uma ação coletiva comum (BOSCHMA, 2005; MARKUSEN, 1995; SCOTT; STORPER, 2003).

Com o passar do tempo, as economias de aglomeração foram subdivididas em dois tipos: por um lado, as economias de aglomeração de tipo marshalliano, por outro, as de tipo jacobiano. Enquanto as primeiras estão associadas à especialização produtiva, com concentração de firmas de um mesmo setor em cidades de porte médio, as segundas estão associadas à diversificação produtiva, com concentração multissetorial de firmas interdependentes em grandes ambientes urbanos (GILLES DURANTON; PUGA, 2003; STORPER; VENABLES, 2004; TINOCO, 2003).

Dessa discussão, conclui-se que as cidades constituem o sustentáculo físico-geográfico básico do processo de acumulação e que as grandes cidades possuem a capacidade de concentrar a produção, sobretudo mediante processos de diversificação produtiva e de transformação industrial, bem como a de atrair e polarizar

territórios mediante uma oferta diversificada e sofisticada de bens e serviços. Ambas as funções, concentração e atração, interagem em processo cumulativo e que se reforçam mutuamente.

Contudo, grandes cidades não são apenas funcionais com relação ao processo de acumulação. São, também e ao mesmo tempo, disfuncionais. E essa disfuncionalidade se expressa em, pelo menos, dois âmbitos. O primeiro, muito conhecido pelos economistas regionais, consiste nas chamadas deseconomias de aglomeração (ou efeitos de congestionamento), que estão assentadas no conjunto de externalidades negativas advindas dos mesmos processos de crescimento urbano e de concentração produtiva que geram as economias de aglomeração discutidas acima. Uma definição muito usada de deseconomias de aglomeração é a de Barjas Negri:

Por “deseconomias de aglomeração” entendia-se um conjunto de variáveis entre as quais se destacam os maiores custos de transporte, de terrenos, de serviços e de infraestrutura urbana, incluindo-se outras que provocam alteração na organização da produção e na sua produtividade, como maiores dispêndios de tempo com transporte, ampliação do poder sindical da classe trabalhadora, questões ambientais, com deterioração das condições de vida nos grandes centros urbanos, queda na produtividade do trabalho etc. (NEGRI, 1996, p. 15)

As deseconomias de aglomeração estão situadas em uma dimensão micro-econômica e afetam os processos de decisão locacional dos agentes econômicos (empresas). Quando tais deseconomias superam as economias de aglomeração, ocorrem processos de desmobilização de investimentos, deslocalização de firmas e esvaziamento industrial. Seria, por exemplo, o que ocorreu, segundo a economia regional mais tradicional, em grandes centros manufatureiros tradicionais, como Manchester, Detroit e São Paulo.

O segundo tipo de disfuncionalidade próprio das grandes cidades é que as grandes cidades são o palco prioritário da tensão sociopolítica e dos movimentos contestatórios, sejam eles contestatórios do processo de acumulação em si mesmo, portadores de demandas materiais mais ou menos específicas, tais como os movimentos por moradia, sejam eles contestatórios dos modos de vida típicos das grandes cidades, caracterizados por impessoalidade, individualismo, consumismo e monotonia do cotidiano, tais como os movimentos por meios ativos de mobilidade. Daqui emerge uma enorme profusão de associativismos e práticas coletivistas de resistência que, apesar de suas muitas diferenças em termos de atuação, de objetivos, de estratégias e de performance (estéticas), podem ser aglutinados na noção de *direito à cidade* (HARVEY, 2012; TAVOLARI, 2016). Para Harvey, por exemplo:

O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. (...) é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é (...) um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos. (HARVEY, 2012, p. 74)

As deseconomias de aglomeração denotam um certo tipo de disfuncionalidade ligado ao processo de acumulação que não o impede, embora o atrapalhe e o dificulte. No limite, impele à realocação da atividade econômica para outros lugares, deslocando espacialmente o centro dinâmico do processo de acumulação, em processo que o próprio David Harvey (2005) chamou de ajuste espacial. Já a tensão sociopolítica, se capaz de gerar movimentos contestatórios e resistências minimamente bem-sucedidos, implica ataque frontal ao processo de acumulação e/ou aos modos de vida por ele condicionados. Portanto, pelo menos potencialmente, coloca em risco o próprio processo de acumulação e a sua legitimidade.

Planejamento Urbano e Políticas Públicas: Competitividade vs. Igualdade

Nas últimas três a quatro décadas, tem predominado a perspectiva da competitividade no planejamento urbano e nas políticas públicas urbanas e regionais (ABDAL, 2017; BRENNER, 2010, 2004; HEALEY, 2009; SASSEN, 2010). Contudo, não foi sempre assim. O paradigma de política regional e urbana que predominou no pós-guerra, caracterizado enquanto fordismo espacial (BRENNER, 2004), foi um paradigma de integração territorial da economia nacional e de promoção de uma maior igualdade regional e urbana. Mais baseado na ideia de equidade do que na ideia de competitividade, o fordismo espacial esteve inserido em perspectiva escalar de primazia do nacional (SASSEN, 2010) e em regime de acumulação fordista-keynesiano, nos países desenvolvidos (HARVEY, 1993), ou nacional-desenvolvimentista, nos países em desenvolvimento (ABDAL, 2015).

Segundo Neil Brenner (2004), em análise que se tornou clássica e influente, a desmobilização institucional do regime de acumulação fordista-keynesiano, na Europa ocidental entre os anos 1970 e 1980, levou ao deslocamento da ênfase do planejamento urbano e da política urbana e regional da equidade territorial para a competitividade. O resultado foi a emergência e a consolidação da assim chamada *política locacional*, com o redirecionamento do planejamento urbano e das políticas

públicas para a promoção da competitividade urbana e regional mediante ações focalizadas territorialmente e com destaque para os objetivos de ampliação da participação da produção local nos mercados internacionais, por um lado; e, por outro, para a atração de investimentos privados e públicos, de empresas, de grandes projetos e de trabalhadores qualificados.

Interessante notar como a emergência da política locacional está diretamente associada à emergência da globalização. O fordismo espacial esteve, sobretudo, ligado a um mercado mundial segmentado em economias nacionais relativamente fechadas, nas quais importava tanto a integração espacial do território nacional, quanto a produção de maior equilíbrio territorial. Nesse momento, predominou um certo tipo de ativismo estatal que, apesar de feito pelo alto, a partir de uma tecnocracia situada no governo central, tendeu a centralizar a formulação e a implementação das políticas regional e urbana, assim como coordenou de forma minimamente compreensiva as várias iniciativas subnacionais de planejamento urbano e de promoção do desenvolvimento (BRENNER, 2004).

Dentre as políticas de equilíbrio territorial, destacaram-se os famosos *polos de desenvolvimento*, iniciativas publicamente lideradas de instalação de indústrias motrizes capazes de gerar redes de fornecimento e outras externalidades positivas em cidades ou regiões de baixo desenvolvimento industrial (CAMPOS-JR., 2020; PERROUX, 1962). Também foi desse período a constituição de regiões metropolitanas com algum grau de coordenação de instâncias centrais e com o objetivo de gerir as disfuncionalidades em termos de deseconomias de aglomeração derivadas dos processos de metropolização (BLANCO, 2021).

Já a política locacional está associada à emergência da globalização, entendida como importante movimento de integração das economias e sociedades nacionais e de reunificação do mercado mundial (ABDAL, 2021). Para Thomas Palley (2018), a *globalização neoliberal*, como ele próprio denomina esse movimento de reunificação do mercado mundial, é caracterizada por, simultaneamente, padrões de comércio internacional e padrões de dispersão e localização da produção mundial. Se na primeira globalização, ou *globalização vitoriana*, no final do século XIX e início do século XX, imperava a chamada Divisão Internacional do Trabalho (DIT) clássica, com os países desenvolvidos do eixo do Atlântico Norte exportando manufaturados e importando matérias-primas dos países periféricos (LIPIETZ, 1987), em situação de fixidez territorial da produção, no momento atual a produção ganhou enorme mobilidade, navegando pelo globo em busca de lugares que lhe ofereçam condições mais propícias em termos regulatórios, tributários e ambientais, bem como menores custos de produção (PALLEY, 2018; RODRIK, 2011b).

Não à toa que, em contexto de desmobilização institucional do fordismo-keynesianismo, nos países desenvolvidos, e do nacional-desenvolvimentismo, nos países em desenvolvimento, junto com o ocaso do fordismo espacial, tenha emergido uma enorme miríade de políticas de competitividade local ou regional, territorialmente focalizadas e formuladas e implementadas por entes subnacionais ou por agências federais com jurisdição territorialmente específica (BRENNER, 2004). Justamente porque feitas em contexto de desresponsabilização do governo central pelo desenvolvimento urbano e regional (ABDAL, 2015), iniciativas territorialmente focalizadas, muitas delas feitas por entes subnacionais, tendem a aumentar as desigualdades territoriais, seja inter ou intraurbanas, ao mesmo tempo em que constituem uma espécie de *corrida ao fundo do poço*, no sentido de competição espúria por redução dos custos de produção e rebaixamento institucional e regulatório (ABDAL, 2015; ARBIX, 2001).

Do ponto de vista interurbano, políticas de atração de investimentos privados e públicos, empresas, grandes projetos e trabalhadores qualificados tendem a aumentar as desigualdades entre cidades e entre regiões. Do ponto de vista intraurbano, políticas de redução dos custos de produção, via de regra relacionadas à diminuição dos custos do trabalho, tendem a deslocar o ônus da atração desses investimentos, empresas, grandes projetos e trabalhadores qualificados para as camadas populares, constituídas por trabalhadoras e trabalhadores de média e baixa qualificação, cada vez mais mal pagos e menos protegidos.

Agora, e apesar do fordismo espacial ter gerado territórios nacionais menos desiguais e mais integrados, o fordismo espacial e a política locacional têm uma significativa característica em comum: ambos assumem o *desenvolvimento*, tido como industrialização pelo primeiro e competitividade pelo segundo, como um fim em si mesmo, algo sempre desejável e autoevidente, a ser perseguido em todas as circunstâncias.

Considerações Finais

Chego, agora, à reflexão objeto do artigo: qual é o objetivo do planejamento urbano e das políticas públicas? Conformar cidades competitivas e grandes polos industriais ou criar ambientes urbanos nos quais as pessoas *vivam bem*? Ou seja, gerir as disfuncionalidades urbanas, sejam elas as externalidades negativas, decorrentes do crescimento urbano e da concentração da produção, e a tensão sociopolítica, derivada do processo de acumulação e concentrada nas grandes cidades, ou construir respostas consistentes para tais disfuncionalidades e que

permitam a eliminação da pobreza, a redução das desigualdades, a equiparação das oportunidades e a proteção ao meio ambiente?

Argumento que a coisa mais nobre que o planejamento urbano e as políticas públicas podem fazer é mirar na qualidade de vida da sua população, de toda a sua população, o que inclui, simultaneamente, redução das desigualdades, equiparação das oportunidades e reconciliação com o meio natural. E, para fazer isso de forma consistente, é necessário que haja tanto uma inversão entre meios e fins comumente assumidos por planejadores e fazedores de políticas públicas quanto a assunção das ideias de direito à cidade enquanto norteadoras da ação pública.

Portanto, coisas como competitividade, industrialização, desenvolvimento econômico, abertura comercial e desenvolvimento tecnológico não passam de meios. Lógico que constituem meios importantes, mas, enquanto tal, não geram necessariamente ambientes urbanos nos quais as *peessoas vivem melhor*. No mínimo, uma tal inversão suscita políticas compensatórias ou complementares com algum grau de redistribuição e que implique o aumento da capacidade das pessoas no que diz respeito a se apropriar da riqueza gerada. Em uma abordagem mais ambiciosa, uma tal inversão, além de políticas propriamente redistributivas, não só da riqueza gerada, mas também das oportunidades, implica a apropriação pelos diferentes segmentos da população quanto a participar ativa e coletivamente dos processos de planejamento e de formulação e implementação das políticas públicas, simultaneamente colocando as necessidades das pessoas como mais importantes do que as necessidades da acumulação e provendo meios para as pessoas transformarem a si mesmas e às cidades nas quais vivem.

Seja em uma perspectiva minimalista ou mais ambiciosa, a inversão entre meios e fins aqui defendida leva a um importante deslocamento, a saber, da gestão das disfuncionalidades para o enfrentamento dessas disfuncionalidades. *Gerir* significa lidar com elas de uma forma que não atrapalhe o processo de acumulação e, justamente por isso, historicamente, um componente central da gestão foi o uso da força e a repressão, sobretudo ao se lidar com a tensão sociopolítica e com os movimentos contestatórios. *Enfrentamento* significa uma radicalidade, no sentido de ir à raiz dos problemas para solucioná-los, inclusive assumindo como horizonte uma possível alteração do status quo. Daí a forte associação entre enfrentamento das disfuncionalidades com políticas redistributivas e a noção de direito à cidade.

Referências

ABDAL, Alexandre. *Desenvolvimento regional no Brasil contemporâneo: para uma qualificação do debate sobre desconcentração industrial*. Novos Estudos Cebrap, vol. 36, n° 02, p. 107-126, 2017.

ABDAL, Alexandre. *É a globalização categoria cientificamente válida e sociologicamente útil?* XLV Encontro da ANPAD - EnANPAD 2021, São Paulo, 2021.

ABDAL, Alexandre. *Sobre regiões e desenvolvimento: os processos de desenvolvimento regional brasileiro no período 1999-2010*. 2015. FFLCH-USP, 2015.

ARBIX, Glauco. *Desenvolvimento regional e guerra fiscal entre estados e municípios no Brasil*. In: GUIMARÃES, Nadya Araújo; SCOTT, Martin (eds.). *Competitividade e desenvolvimento*. São Paulo: Senac, 2001.

ARRIGHI, Giovanni. *Adam Smith em Pequim: origens e fundamentos do século XXI*. São Paulo: Boitempo, 2008.

BLANCO, Cid. *Regiões metropolitanas no Brasil: avanços e desafios no planejamento e na governança de um território de desigualdades pós-estatuto da metrópole*. In: COSTA, Marco Aurélio et al. (orgs.). *Governança metropolitana na América Latina*. Rio de Janeiro: Ipea, 2021.

BOSCHMA, Ron A. *Proximity and innovation: a critical assessment*. *Regional Studies*, vol. 39, n° 01, p. 61-74, 2005.

BRENNER, Neil. *A globalização como reterritorialização: o reescalonamento da governança urbana na União Europeia*. *Cadernos Metropole*, vol. 12, n° 24, p. 535-564, 2010.

BRENNER, Neil. *New State Spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford: University Press, 2004.

CAMPOS-JR., Ricardo Correia. *Os usos da teoria dos polos de desenvolvimento no planejamento regional brasileiro*. 2020. FFLCH-USP, 2020.

CHRISTALLER, Walter. *Central places in central Germany*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

DURANTON, Gilles; PUGA, Diego. *Diversity and specialisation in cities: why, where and when does it matter?* *Urban Studies*, vol. 37, n° 03, p. 533-555, 2000.

- DURANTON, Gilles; PUGA, Diego. Nursery cities: *Urban diversity, process innovation, and the life cycle of products*. American Economic Review, vol. 91, n° 05, p. 1454-1477, 2001.
- DURANTON, Gilles; PUGA, Diego. *Micro-foundations of urban agglomeration economies*, n° 931. Cambridge: National Bureau of Economic Research, 2003.
- ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo, 2010.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. *O direito à cidade*. Lutas Sociais, n° 29, p. 73-89, 2012.
- HEALEY, Patsy. *City regions and place development*. Regional Studies, vol. 43, n° 06, p. 831-843, jul. 2009.
- JACOBS, Jane. *Cities and the wealth of nations*. New York: Random House, 1984.
- JACOBS, Jane. *The economy of cities*. New York: Vintage Books, 1970.
- LEMOS, Maurício B.; CROCCO, Marco Aurélio. *Competitividade e dinâmica comparativa das regiões metropolitanas brasileiras*, n° 146. Brasília: IPEA, 2000.
- LIPIETZ, Alain. *Miragens e milagres: problemas da industrialização do terceiro mundo*. São Paulo: Nobel, 1987.
- LOSCH, August. *Economies of location*. New Haven: Yale University Press, 1954.
- MARKUSEN, Ann. *Áreas de atração de investimento em um espaço econômico cambiante: uma tipologia de distritos industriais*. Nova Economia, vol. 05, n° 02, p. 09-44, 1995.
- MARSHALL, Alfred. *Princípios de economia*. Vol. 01. São Paulo: Abril Cultural, 1982.
- MYRDAL, Gunnar. *Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas*. Rio de Janeiro: Saga, 1972.
- NEGRI, Barjas. *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)*. Campinas: Unicamp, 1996.
- PALLEY, Thomas I. *Three globalizations, not two: rethinking the history and economics of trade and globalization*. European Journal of Economics and Economic Policies: Intervention, vol. 15, n° 2, p. 174-192, 2018.
- PERROUX, François. *Considerações em torno da noção de polo de crescimento*. Revista Brasileira de Estudos Políticos, vol. 13, 1962.
- PMSP. *SP2040: a cidade que queremos*. São Paulo: SMDU, 2012.

- RODRIK, Dani. *A globalização foi longe demais?* São Paulo: Unesp, 2011a.
- RODRIK, Dani. *The globalization paradox: democracy and the future of the world economy*. New York/London: W. W. Norton & Company, 2011b.
- SASSEN, Saskia. *Sociologia da globalização*. Porto Alegre: Artmed, 2010.
- SCOTT, Allen; STORPER, Michael. *Regions, globalization and development*. *Regional Studies*, vol. 37, nº 06-07, p. 579-593, 2003.
- SEN, Amartya. *Desenvolvimento como liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- SEN, Amartya. *O desenvolvimento como expansão de capacidades*. *Lua Nova*, vol. 28/29, p. 313-333, 1993.
- STORPER, Michael; VENABLES, Anthony J. *Buzz: face-to-face contact and the urban economy*. *Journal of Economic Geography*, vol. 4, nº 4, p. 351-370, 2004.
- TAVOLARI, Bianca. *Direito à cidade: uma trajetória conceitual*. *Novos Estudos Cebrap*, nº 104, p. 93-109, 2016.
- TINOCO, Alexandre. *Das economias de aglomeração às externalidades dinâmicas de conhecimento: por uma releitura de São Paulo*. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, vol. 5, nº 01, p. 47-61, 2003.