Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado Acadêmico

FERNANDO FIGUEIREDO AGUILLERA

REDE DE TRANSPORTES E DINÂMICAS ECONÔMICAS NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: A CIRCULAÇÃO TERRITORIAL NA PERSPECTIVA DO CORREDOR BIOCEÂNICO

CAMPO GRANDE - MS
2026

Fernando Figueiredo Aguillera

REDE DE TRANSPORTES E DINÂMICAS ECONÔMICAS NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: A CIRCULAÇÃO TERRITORIAL NA PERSPECTIVA DO CORREDOR BIOCEÂNICO

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (Mestrado Acadêmico) da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia na Área de Concentração: Produção, circulação e desenvolvimento territorial.

Orientadora: Prof.(a) Dr.(a) Ana Paula Camilo Pereira

Campo Grande - MS
2026

A236r Aguillera, Fernando Figueiredo

Rede de transportes e dinâmicas econômicas no estado de Mato Grosso do Sul : a circulação territorial na perspectiva do corredor bioceânico / Fernando Figueiredo Aguillera. – Campo Grande, MS: UEMS, 2026.
113 p.

Dissertação (Mestrado) – Geografia – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2026.
Orientadora: Profa. Dra. Ana Paula Camilo Pereira.

1. Redes de transportes 2. Circulação territorial 3. Dinâmicas econômicas 4. Planejamento territorial I. Pereira, Ana Paula Camilo II. Título

CDD 23. ed. - 388.1

Ficha Catalográfica elaborada pela bibliotecária da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS)
Bruna Peruffo Vieira – CRB 1/2959

Fernando Figueiredo Aguillera

REDE DE TRANSPORTES E DINÂMICAS ECONÔMICAS NO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: A CIRCULAÇÃO TERRITORIAL NA PERSPECTIVA DO CORREDOR BIOCEÂNICO.

Essa Dissertação foi julgada e aprovada como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Geografia, junto ao Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGEO), da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS).

Campo Grande, 20 agosto de 2026.

Banca Examinadora

Profª. Drª. Ana Paula Camilo Pereira

Orientadora

Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS)

Profª. Drª. Cláudia Heloiza Conte

Avaliadora Interna

Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS)

Prof. Dr. Fernando Rodrigo Farias

Avaliador Externo

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS)

Campo Grande - MS
2026

RESUMO

Este trabalho se propõe analisar a relação entre a rede de transportes e as dinâmicas econômicas das Regiões de Desenvolvimento de Mato Grosso do Sul no contexto do Corredor Bioceânico, com o intuito de mapear como as alterações nas redes de transportes afetam e são afetadas pela dinâmica de crescimento econômico e desenvolvimento regional. Com uma localização estratégica, próximo aos grandes centros urbanos e fronteiras internacionais, o estado oferece oportunidades e desafios ao seu desenvolvimento regional. Essa posição favorece a integração econômica com as regiões Sudeste e Sul, caracterizadas por alta concentração populacional, industrial e comercial. Além disso, a iminente implementação do Corredor Bioceânico projeta uma reconfiguração espacial inédita, reposicionando o estado como um polo logístico na conexão sul-americana rumo aos mercados asiáticos pelo Oceano Pacífico. O impulso para esta pesquisa decorre da necessidade de entender as singularidades política e econômica de Mato Grosso do Sul, que podem afetar tanto o desenvolvimento local quanto a formulação de políticas e estratégias de intervenção em diferentes escalas, e os recentes debates políticos sobre a necessidade de aumento da competitividade da economia brasileira. Nesse sentido, a pesquisa problematiza o profundo contraste entre o potencial macroeconômico do novo corredor logístico e a realidade de vulnerabilidade social e déficit de infraestrutura. A metodologia adotada inclui a coleta e análise dos dados no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Sistema de Comércio Exterior Brasileiro (COMEX-STAT). Além disso, realizou-se uma investigação bibliográfica e documental sobre as políticas públicas voltadas para o desenvolvimento regional do Centro-Oeste com um recorte temporal que abarque os acontecimentos significativos (2011 até 2022), como ações da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), Plano Nacional do Desenvolvimento Regional (PNDR), Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), Programa de Investimentos em Logística (PIL) e Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Como resultado esperado, o trabalho oferece uma visão com base geográfica das dinâmicas econômicas desse recorte espacial e análises que podem contribuir para o planejamento territorial da rede de transportes, evidenciando que a engenharia de infraestrutura da Rota Bioceânica exigirá uma ação sociopolítica paralela para não se tornar apenas uma via de escoamento rápido de riquezas, mas sim um vetor efetivo de redução de desigualdades e crescimento regional.

Palavras-chave: Rede de Transportes; Circulação Territorial; Dinâmicas Econômicas; Planejamento Territorial; Corredor Bioceânico.

ABSTRACT

This work proposes to analyze the relation between the transport network and the economic dynamics of the Development Regions of Mato Grosso do Sul in the context of the Bioceanic Corridor, with the purpose of mapping how changes in transport networks affect and are affected by the dynamics of economic growth and regional development. With a strategic location, close to major urban centers and international borders, the state offers opportunities and challenges to its regional development. This position favors economic integration with the Southeast and South regions, characterized by high population, industrial, and commercial concentration. Furthermore, the imminent implementation of the Bioceanic Corridor projects an unprecedented spatial reconfiguration, repositioning the state as a logistical hub in the South American connection toward Asian markets through the Pacific Ocean. The impulse for this research stems from the need to understand the political and economic singularities of Mato Grosso do Sul, which can affect both local development and the formulation of policies and intervention strategies at different scales, and the recent political debates regarding the need to increase the competitiveness of the Brazilian economy. In this sense, the research problematizes the deep contrast between the macroeconomic potential of the new logistical corridor and the reality of social vulnerability and infrastructure deficit. The adopted methodology includes the collection and analysis of data from the Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), and Sistema de Comércio Exterior Brasileiro (COMEX-STAT). In addition, a bibliographical and documentary investigation was carried out regarding public policies aimed at the regional development of the Central-West with a timeframe that encompasses significant events (2011 to 2022), such as actions of the Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), Plano Nacional do Desenvolvimento Regional (PNDR), Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC), Programa de Investimentos em Logística (PIL), and Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). As an expected result, the work offers a geographically based vision of the economic dynamics of this spatial outline and analyses that can contribute to the territorial planning of the transport network, evidencing that the infrastructure engineering of the Bioceanic Route will require a parallel sociopolitical action so as not to become merely a route for the fast flow of wealth, but rather an effective vector for reducing inequalities and regional growth.

Keywords: Transport Network; Territorial Circulation; Economic Dynamics; Territorial Planning; Bioceanic Corridor.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Extensão dos Sistemas Rodoviário e Ferroviário no Brasil (índice 1939 = 100%) 37

Gráfico 2 – evolução da malha rodoviária pavimentada sob jurisdição federal (%) 57

Gráfico 3 – Correlação entre Malha Ferroviária Bidirecional em Contraste com PIB e COMEX-STAT nas Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul..... 80

Gráfico 4 – Correlação entre PIB em Contraste com Passageiros Pagos e Carga Paga (2011- 2022) 85

Gráfico 5 – Correlação entre Rodovias Pavimentadas e COMEX-STAT nas Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul..... 88

Gráfico 6 – Correlação entre PIB e Rodovias Estaduais e Federais das Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul..... 89

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – O papel das Minas na Unificação do Brasil no Século XVIII 27
Figura 2 – Planos de Integração Territorial pelo Modal Ferroviário 31
Figura 3 – Estrutura Ferroviárias do Brasil em 1890 32
Figura 4 – Rede Ferroviária do Brasil em 1910 e 1930 35
Figura 5 – Malha Rodoviária do Brasil em 1970 38
Figura 6 – Malha Rodoviária do Brasil em 1980 41
Figura 7 – Malha Rodoviária do Brasil em 1990 42
Figura 8 – Regiões de Planejamento de MS 69
Figura 9 – Principais Destinos das Exportações de MS 75

LISTA DE QUADRO

Quadro 1 - Principais Programas que impactaram o Mato Grosso do Sul sob tutela da SUDECO..... 53

Quadro 2 – Síntese das Características Econômicas das Regiões de Planejamento..... 69

Quadro 3 – Classificação dos Aeródromos Públicos de MS (2026) 83

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização do Mato Grosso do Sul 16
Mapa 2 – Distribuição Espacial do PIB (2011-2022) e Delimitação da Área de Estudo no estado de Mato Grosso do Sul..... 73
Mapa 3 – Principais Regiões Produtoras de *Commodities* em MS 77
Mapa 4 – Ferrovias e Hidrovias em Contraste com o PIB de MS 81
Mapa 5 – Relação entre Aeródromos e PIB Regional (2011-2022) 82
Mapa 6 – Distribuição das Rodovias Pavimentadas em MS 90
Mapa 7 – Traçado da Rota Bioceânica entre MS e o Chile 95

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Desembolso do BNDES para projetos do PAC 2007-2011 em milhões de reais 61

Tabela 2 – Desembolso do BNDES para Infraestruturas em Bilhões de Reais 62

Tabela 3 – Variação Populacional nas Regiões de Planejamento de MS (2010-2022) 73

Tabela 4 – PIB por Regiões de Planejamento (2011-2022) 74

Tabela 5 – Produção Agrícola Temporária e Permanente por Região de Planejamento de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2022) 78

Tabela 6 - Extensão Ferroviária por Região de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2026) 79

Tabela 7 – Exportações Transfronteiriças por meio do Modal Ferroviário em Mato Grosso do Sul (2011-2022) 81

Tabela 8 - Movimentação Interestadual de Cargas nos Aeroportos de MS (%) ano 84

Tabela 9 - Fluxo Interestadual de Passageiros nos Aeroportos de MS (%) ano 84

Tabela 10 – Extensão de Rodovias Federais por Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2026) 86

Tabela 11 – Rodovias Estaduais por Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2018) 87

Tabela 12 – Valor Exportado de MS para outros Países entre 2011 e 2022 96

Tabela 13 – Investimentos em Correlação a Redução dos Custos Generalizados ... 97

Tabela 14 – Famílias em Situação de Vulnerabilidade Social em MS por região (2012 e 2022) 100

LISTA DE ABREVIATURA E SIGLAS

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil

ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários

BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAND - Colônia Nacional Agrícola de Dourados

CANs - Colônias Nacionais Agrícolas

CNI - Confederação Nacional da Indústria

EMBRAPA - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária

EPL - Empresa de Planejamento e Logística

FDCO - Fundo de Desenvolvimento do Centro-Oeste

FHC - Fernando Henrique Cardoso

FNDR - Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MDR - Ministério do Desenvolvimento Regional

MS - Mato Grosso do Sul

MT - Mato Grosso

NOB - Ferrovia Noroeste do Brasil

PAC - Programa de Aceleração do Crescimento

PDCO - Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste

PED - Programa Estratégico de Desenvolvimento

PER - Programas de Exploração de Rodovias

PIL - Programa de Infraestrutura Logística; Programa de Investimento em Logística

PIB – Produto Interno Bruto

PLADESCO - Plano de Desenvolvimento Econômico e Social para o Centro-Oeste

PNDR - Política Nacional de Desenvolvimento Regional

PPA - Planos Plurianuais

PPI - Programa de Parcerias de Investimentos

PRODEGRAN - Programa de Desenvolvimento da Grande Dourados

PRODEPAN - Programa de Desenvolvimento do Pantanal

PRODOESTE - Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste

POLOCENTRO - Programa de Desenvolvimento dos Cerrados

RILA - Rota de Integração Latino Americana

RMO – Rumo Malha Oeste

RMN – Rumo Malha Norte

SMT - Sul de Mato Grosso

SUDECO - Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste

SUDAM - Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

SUDENE - Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

SUDESUL - Superintendência da Região Sul

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 15

CAPÍTULO 1 - FORMAÇÃO TERRITORIAL E OS CONTORNOS DA ECONOMIA SUL-MATO-GROSSENSE NO CONTEXTO DAS TRANSFORMAÇÕES E DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL BRASILEIRO 23

1.1 A Colonização: dos picadeiros bandeirantes ao papel da mineração na unificação do Brasil 24

1.2 O Império: o território e os planos de integração 30

1.3 República: o território sul-mato-grossense e o desenvolvimento econômico brasileiro 33

CAPÍTULO 2 – POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E SEUS IMPACTOS EM MATO GROSSO DO SUL 46

2.1 Planejamento regional e a expansão da fronteira agrícola: os Programas da SUDECO e a inserção de Mato Grosso do Sul na economia nacional a partir de 1967 49

2.2 O declínio do modelo desenvolvimentista, o desmonte institucional e a retomada das políticas de desenvolvimentos regionais entre 1980 e 2004 54

2.3 Entre o planejamento e a execução: a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e os impactos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Mato Grosso do Sul 57

2.4 Descontinuidades e reorientações das políticas de fomento ao desenvolvimento Regional e à Infraestrutura a partir de 2012 61

CAPÍTULO 3 – A REDE DE TRANSPORTES E AS DINÂMICAS ECONÔMICAS DAS REGIÕES DE DESENVOLVIMENTO DE MATO GROSSO DO SUL 66

CAPÍTULO 4 - MODAIS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL EM MATO GROSSO DO SUL NO CONTEXTO DA RILA 90

Os Cenários de Investimentos e a Multimodalidade 94

Desafios Socioeconômicos e o Desenvolvimento Regional 97

CONSIDERAÇÕES FINAIS 101

REFERÊNCIAS 105

APÊNDICE 113

1. INTRODUÇÃO

Nos últimos 50 anos vem se difundindo cada vez mais a necessidade de uma maior integração e articulação dos diferentes territórios, sobretudo em função da imposição da mundialização do capital (Chesnais, 1996). Dinâmicas políticas e econômicas têm levado à especialização de áreas ou regiões em setores econômicos, ao mesmo tempo em que, se amplia a necessidade de trocas cada vez mais distantes e com menor tempo de deslocamento.

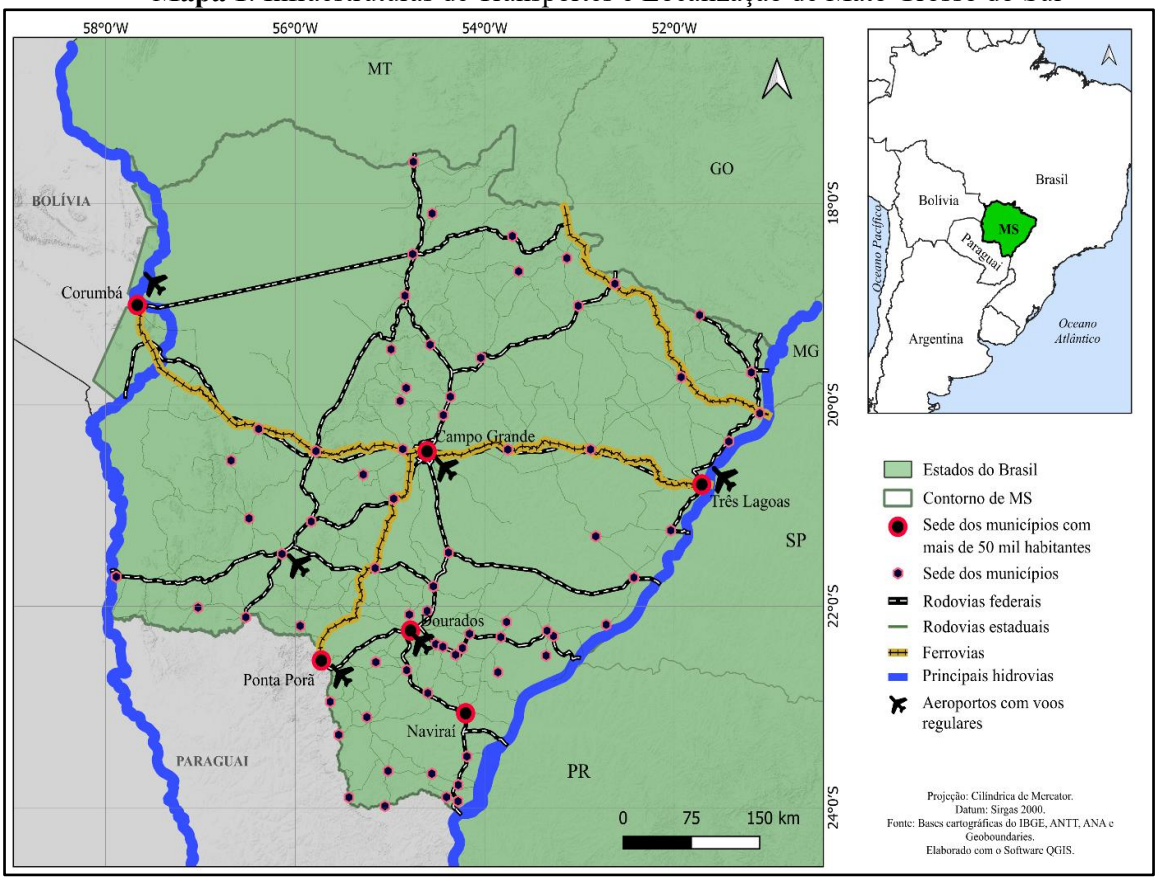
Nesse contexto, Arroyo (2006, p. 74) destaca que a difusão dos transportes e das comunicações são fundamentais, porque "criam condições para que os lugares se especializem, sem a necessidade de produzir tudo para sua reprodução". Dentro dessa lógica discutida pela autora, entende-se que a história da integração e articulação dos territórios é marcada por avanços nas redes de transportes e de comunicação que culminaram em novas práticas de circulação territorial.

Historicamente e até os dias atuais, as ferrovias, as hidrovias e as rodovias desempenham um papel primordial na difusão do capitalismo, bem como na articulação da circulação territorial. No cenário contemporâneo da globalização, a integração entre infraestruturas físicas de transporte e redes digitais de comunicação permite conectar regiões de alta especialização produtiva diretamente aos grandes centros decisórios e consumidores da economia mundial. Segundo Rodrigue *et al.* (2016, p. 596): "globalization has spurred a new momentum where economic opportunities are increasingly related to the mobility of people, goods and information."[1].

Dentro deste contexto, ao tratar especificamente do recorte espacial desta pesquisa, qual seja, as Regiões de Desenvolvimento de Mato Grosso do Sul, como foco para o trajeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, sua localização próxima aos grandes centros urbanos e fronteiras internacionais apresenta um conjunto único de oportunidades e desafios que influenciam seu desenvolvimento econômico e regional. Devido à proximidade com os centros econômicos do Sudeste e Sul, o estado tem facilidade de estabelecer relações comerciais com áreas concentradoras de população, comércio, serviços e indústrias que demandam muitos recursos. Abaixo, é apresentado o mapa 01 com a localização de Mato Grosso do Sul e suas principais infraestruturas de transportes.

[1] A globalização impulsionou um novo momento em que as oportunidades econômicas estão cada vez mais relacionadas à mobilidade de pessoas, bens e informação.

Mapa 1: Infraestruturas de Transportes e Localização de Mato Grosso do Sul



Fonte: ANAC; ANTAQ; DNIT; elaborado pelo autor.

Associado a esta compreensão, atualmente a tônica de desenvolvimento econômico e articulado à circulação territorial no estado, centralizam-se na implementação da infraestrutura de transporte e logística, na busca da viabilização referente a implementação do Corredor Bioceânico[2], que visa interligar o território brasileiro, com foco para o Mato Grosso do Sul, com os mercados asiáticos por meio do Oceano Pacífico. Acredita-se que com esta implementação, o estado pode assumir uma reorganização do seu próprio espaço ao atrair novos empreendimentos e investimentos.

Não é de hoje que o estado se constitui como um apêndice ao comércio exterior das exportações de São Paulo e Paraná, que possuem conectividade com o Oceano Atlântico. Por isso, a possibilidade inédita de tornar o Mato Grosso do Sul um centro logístico médio, com

[2] Há várias denominações para o Corredor Bioceânico, tais como: Corredor Rodoviário Bioceânico, Rota Bioceânica (RB) ou também nomeado Rota de Integração Latino Americana (RILA), cada um com especificações próprias. Para esta pesquisa utilizaremos a denominação de "Corredor Bioceânico", uma vez que é a nomenclatura utilizada pelo Governo do Estado de Mato Grosso do Sul.

relativa autonomia é um fato inovador. Esse potencial mobiliza o empresariado, a estrutura governamental e os políticos locais.

Na escala sul-americana, tem-se ainda a definição do papel de Mato Grosso do Sul na dinâmica econômica nacional de integração regional, considerando sua relevância para o Corredor e, deste para o estado. Com isso, entende-se que este empreendimento de infraestrutura em transporte abre possibilidades ao estado para ser um grande e importante agente que pode contribuir ativamente para o processo de integração sul-americana, inclusive na perspectiva Atlântico-Pacífico, conforme destaca Camilo Pereira *et. al.* (2021).

Desde o desenvolvimento industrial, o comércio entre os países foi intensificado por meio de infraestruturas de transportes que tem a função de possibilitar um crescente aumento das trocas. Os navios e os portos são os meios mais utilizados até os dias de hoje para trocas comerciais realizadas entre países devido ao volume de carga transportada. Desde a década de 1990 se observa a adoção de medidas neoliberais por governos em setores infraestruturais importantes para promoção da circulação (Monié, 2015, p. 123).

Inserido nesse contexto de expansão infraestrutural, o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico visa intensificar e materializar o volume de circulação de mercadorias e pessoas, conectando o interior do continente aos portos estratégicos do Norte do Chile, que servem como elo para os grandes mercados globais. Essa dinâmica representa uma possibilidade de reconfiguração dos espaços diante de mudanças econômicas, considerando que: “O espaço reproduz a totalidade social, na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas.” (Santos, 1977, p. 91).

A partir destas premissas, o objetivo deste trabalho se constitui em analisar a relação entre a rede de transportes e as dinâmicas econômicas das Regiões de Desenvolvimento de Mato Grosso do Sul no contexto do Corredor Bioceânico, com o intuito de mapear como as alterações nas redes de transportes afetam e são afetadas pela dinâmica de crescimento econômico e desenvolvimento regional.

Para Rodrigue, “Transportation provides market accessibility by linking producers and consumers so that transactions can take place.” (2016, p. 611) e, diante disso, “high-density transport infrastructure and highly connected networks are commonly associated with high levels of development.”[3] (2016, p. 596).

Emerge do contexto do capitalismo sobre os territórios a necessidade de compreender teoricamente aspectos relativos à circulação, especialização produtiva, à logística e à lógica das

[3] Infraestrutura de transporte de alta densidade e redes altamente conectadas são comumente associadas a altos níveis de desenvolvimento.

redes de transportes que configuram o atual cenário da globalização, com foco para as implicações no estado de Mato Grosso do Sul.

A circulação é um conceito central nesta pesquisa e aborda o movimento de pessoas, bens, capitais e informações por meio do espaço geográfico. Silva (2011) destaca que a circulação é uma atividade mediada por técnicas e normas que visa atingir objetivos econômicos e políticos, onde economicamente gere valor e politicamente exerça controle sobre o território. Portanto, a circulação se configura como um elemento na articulação e transformação territorial balizando mudanças espaciais, econômicas e políticas ao longo do tempo.

Para Camilo Pereira *et al* (2021, p. 6) entende-se que "a circulação num processo amplo, considerando para isso a infraestrutura de transporte como um relevante vetor do processo de circulação, de ordenamento territorial e que contribui com o desenvolvimento econômico."

Para Arroyo (2015), existe um caráter multidimensional da circulação territorial e este não pode ser compreendido de maneira isolada. A análise do movimento no território exige o exame de instâncias econômica, política, técnica e a normativa. É a partir da interação dessa pluralidade de agentes que o "[...] território, em permanente mudança, ganha novos conteúdos e novos valores, ao passo que a diferenciação geográfica avança" (Arroyo, 2015, p. 43).

> Enquanto a circulação se alarga e ganha novos contornos surgem novas questões em relação ao controle dos fluxos. Nenhum movimento é totalmente livre, haverá sempre uma instância de supervisão, de regulação, de normas às quais deverá se submeter; cria-se uma série de mecanismos, ora para estimular os fluxos (de qualquer natureza), ora para vigiá-los e impedi-los. [...] (Arroyo, 2015, p. 39)

Dessa forma, a circulação transcende a simples descrição dos movimentos de cargas e pessoas, revelando-se como um campo de forças e interesses na produção do território. A circulação é disputada e exercida não apenas pelo Estado, mas também por grandes grupos econômicos.

As redes de transportes são fundamentais para uma circulação eficiente e consequente ordenamento territorial. A história das redes é marcada por avanços que culminaram em novas práticas de circulação e organização territorial. Por exemplo, no século passado as ferrovias, as rodovias e a evolução das telecomunicações desempenharam um papel fundamental na organização econômica e territorial resultante da difusão do capitalismo. No cenário atual, as redes interligam áreas de especialização produtiva aos grandes centros articuladores da economia mundial, mesmo aqueles que se encontrem distantes destes.

O recorte espacial em análise (Mato Grosso do Sul), geograficamente próximo aos grandes centros urbanos e fronteiras internacionais, Paraguai e Bolívia, apresentam um conjunto único de oportunidades, mas também de desafios que influenciam diretamente seu desenvolvimento econômico e regional, tanto dos municípios pelo quais o Corredor atravessa, bem como aqueles que de alguma forma serão tangencialmente impactados.

Nessa lógica, o Corredor Bioceânico conectará o Brasil, por meio de Mato Grosso do Sul, ao Paraguai, Argentina e Chile. Esse corredor visa reduzir o tempo e os custos de transporte e logística de mercadorias entre o Brasil e o mercado internacional, principalmente à China. Para tal fomento, uma rede de transportes adequada é fundamental para dar materialidade à circulação territorial, seja de mercadorias ou pessoas.

As implementações dos corredores rodoviários estão inseridas em um contexto amplo de organização do comércio mundial, onde os portos deixaram de ser apenas pontos terminais de transbordo de cargas. No Brasil, as políticas de modernização dos portos atuaram na implantação de "equipamentos em tecnologias modernas de manuseio, adoção de padrões de gestão empresariais e investimentos na acessibilidade terrestre e náutica" (Monié, 2015, p.123).

Como resultado desse encadeamento, os portos passaram a interiorizar algumas atividades e demandar a existência de corredores de transporte rodoviários que os conectassem. Nessa perspectiva, o autor enfatiza que: "o fenômeno de interiorização da atividade portuária em direção à hinterlândia caracteriza uma nova etapa do desenvolvimento portuário." (Monié, 2015, p. 124), demandando corredores de transporte e outras infraestruturas logísticas para ampliação do comércio internacional.

Partindo dessas abordagens, a proposta neste estudo se baseia neste escopo tangenciando-se na perspectiva de como essas variáveis interagem, moldando a economia sul-mato-grossense em um contexto territorial diferenciado, como forma de entender o uso do território (Santos, 1977). Isso implica investigar as transformações na estrutura e a evolução do setor de transporte do passado aos dias atuais, considerando os reflexos à dinâmica do território sul-mato-grossense.

Ademais, buscar-se-á por políticas públicas setorialmente direcionadas que impactaram no desenvolvimento regional a partir dos investimentos em transportes. Especial atenção será dada às iniciativas voltadas para o fomento da economia, bem como para às estratégias de integração regional e infraestrutural dos transportes. A finalidade é compreender como essas políticas públicas influenciam à dinâmica da circulação territorial de Mato Grosso do Sul, a partir dos modais de transportes e das infraestruturas instaladas no estado, tais como os modais: rodoviário, ferroviário, aeroviário e hidroviário.

Assim, o presente trabalho, ao oferecer uma análise detalhada da trajetória econômica do Mato Grosso do Sul e de suas perspectivas no setor de transportes, pretende contribuir para o debate sobre o desenvolvimento regional sul-mato-grossense. A motivação, portanto, decorre da necessidade de entender as singularidades políticas e econômicas do estado em suas diferentes regiões de planejamento ou regiões geográficas intermediárias e como elas podem afetar e contribuir com a circulação do capital para a economia do país e, mais precisamente de Mato Grosso do Sul, mediante a formulação e participação em políticas públicas e as estratégias de intervenção em diferentes escalas. Além disso, os recentes debates políticos sobre a necessidade de aumento de competitividade reforçam a importância de se compreender essas nuances.

Metodologicamente, este estudo se articula ao objetivo principal sinalizando a análise da inter-relação entre a estrutura das redes de transporte e as mudanças na dinâmica econômica de Mato Grosso do Sul. A definição e escolha das áreas de estudo apoiaram-se em três critérios: concentração econômica (Campo Grande, Bolsão e Grande Dourados, responsáveis por mais de 68% do PIB total), situação logística internacional (Sudoeste, atuando como o trecho terminal do corredor voltado ao mercado asiático) e a interligação de eixos estruturantes (Cone-Sul e Leste, vinculados pelas rodovias BR-163 e BR-267).

Para isso, utilizaremos uma abordagem comparativa do crescimento econômico ao longo do tempo, considerando o recorte temporal adotado (2011 a 2022). Para alcançar o objetivo proposto, esta pesquisa adotará uma combinação de análises qualitativas e quantitativas, envolvendo análises bibliográficas, documentais e de dados.

Assim, a partir de uma extensa revisão da literatura e de documentos pertinentes, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Sistema de Comércio Exterior Brasileiro (COMEX-STAT), incluindo publicações sobre a economia regional, relatórios de instituições de pesquisa, além de documentos sobre políticas públicas relevantes para o estado de Mato Grosso do Sul, especialmente aqueles emitidos pela SUDECO, PNDR, PAC, PIL, PPI e pelo Fundo de Desenvolvimento do Centro-Oeste (FDCO), priorizou-se a região em relevo e, mais precisamente o estado de Mato Grosso do Sul. Essa revisão estabeleceu um contexto histórico, com a perspectiva de desenvolvimento econômico-regional e teórico, na referência às conceitualização geográficas para a análise do estado e sua dinâmica de transportes.

Destacou-se também a abordagem do crescimento e desenvolvimento econômico, na qual se utilizou de uma ampla gama de dados disponíveis e de indicadores socioeconômicos para identificar as transformações, tendências e possíveis mudanças nas dinâmicas econômicas e regionais de Mato Grosso do Sul ao longo do período em questão.

A pesquisa enfatizou o mapeamento e a análise espacial da rede de transportes para compreender a distribuição geográfica das atividades econômicas. Essa abordagem contribuiu para compreensão das disparidades regionais e a identificação de áreas com maior ou menor potencial de desenvolvimento econômico e dos eixos de ligação regional, considerando nessa lógica, que há um transbordamento mediante a implementação e os impactos do Corredor Bioceânico por todo estado de Mato Grosso do Sul.

Articulado a isso, optou-se por uma análise dos reflexos das políticas públicas e fatores históricos no desenvolvimento econômico-regional do estado, que por sua vez, buscou identificar tendências e relações causais, contribuindo assim para o aumento de recomendações estratégicas para o planejamento territorial e o desenvolvimento regional.

Por meio destes procedimentos, o estudo traçou um panorama da evolução econômica do desenvolvimento da rede de transportes do Mato Grosso do Sul e oferecer análises que podem ser utilizadas para o planejamento público regional a fim de contribuir ainda com análises sobre as potencialidades dos modais.

Tendo como base a definição metodológica desenvolvida e a articulação com o objetivo elencado, este trabalho está articulado em quatro capítulos. Além desta introdução e das considerações finais. O primeiro capítulo revela uma cronologia com as transformações econômicas-regionais para compreender o cenário econômico atual que incide sobre a circulação territorial em Mato Grosso do Sul e de seus setores econômicos, uma vez que a relação entre a rede de transporte e as mudanças na dinâmica econômica estão contidas na história e no espaço da sociedade. Segundo Santos (1977, p. 81): “a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial”. Essa relação é resultado de processos construídos pelo antagonismo de forças e ideias em diferentes escalas e tempos.

O segundo capítulo, por sua vez, analisa as políticas públicas de desenvolvimento da Região Centro-Oeste e, mais especificamente de Mato Grosso do Sul, por meio de programas de desenvolvimento regional. Além disso, será apresentado um arcabouço teórico com conceitos e discussões chaves para a análise da pesquisa, tais como: circulação territorial, desenvolvimento, uso do território e sua integração regional, o papel do Estado e suas ações e as políticas públicas referentes ao setor de transportes.

Após, o terceiro capítulo dedica-se à análise do crescimento e do desenvolvimento das regiões de planejamento do Mato Grosso do Sul por meio de indicadores econômicos vinculados aos transportes. Essa etapa é importante para ampliar a análise, uma vez que: "Nenhuma sociedade tem funções permanentes, nem um nível de forças produtivas fixo, nenhuma é marcada por formas definitivas de propriedade, de relações sociais" (Santos, 1977, p. 84). O desenvolvimento socioeconômico de uma sociedade não é definitivo, isso porque avança ou retrocede diante do tempo e das condições postas e impostas.

Esta abordagem se constitui essencial nesta pesquisa, uma vez que entendemos que, as diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares Santos (1977, p. 87). O "valor" de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam.

Por fim, segue o último capítulo dessa dissertação que visa discutir a partir de um mapeamento da infraestrutura dos modais de transporte, analisar como estes podem favorecer o desenvolvimento econômico-regional das regiões de planejamento do estado de Mato Grosso do Sul no contexto do desenvolvimento do Corredor Bioceânico e quais mudanças podem impactar no ordenamento territorial e logístico do estado.

Em síntese, espera-se contribuir com o desenvolvimento teórico e metodológico das discussões sobre os transportes, por meio da compreensão histórica da formação territorial de Mato Grosso do Sul, das políticas públicas e das análises sobre a interrelação entre as redes de transporte e sua influência na dinâmica do desenvolvimento econômico-regional.

CAPÍTULO 1 - FORMAÇÃO TERRITORIAL E OS CONTORNOS DA ECONOMIA SUL-MATO-GROSSENSE NO CONTEXTO DAS TRANSFORMAÇÕES E DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL BRASILEIRO

Até 1979, o território do atual estado de Mato Grosso do Sul pertencia ao estado de Mato Grosso. Devido diferentes questões, em 11 de outubro de 1977 o presidente Ernesto Geisel sancionou a Lei Complementar nº 31 que culminou na divisão dos territórios em 1979. Dentre as motivações estavam as diferenças econômicas, a preocupação do governo militar com grandes porções de terras pouco ocupadas em faixas de fronteira e a necessidade de incentivar o desenvolvimento econômico naquele período.

A preocupação quanto a ocupação e desenvolvimento do território brasileiro sempre fez parte do cenário político, uma vez que o Brasil é um país de dimensões continentais, relativamente pouco povoado e densamente ocupado próximo ao litoral. Com o desenrolar de sua formação, inúmeros conflitos e reorganizações de Estado, do território e dos agentes de diferentes conjunturas de poder se fizeram presentes. Um ponto, entretanto, perfez toda a história até os dias atuais. Os esforços sobre a integração dos territórios para atender aos propósitos do mercado econômico externo.

A revolução ocorrida a partir dos transportes intensificou o processo de desenvolvimento e integração da economia mundial. Segundo Rodrigue (2016), em cada momento histórico do desenvolvimento das sociedades ocorreu o uso ou a adaptação dos transportes que culminaram em impactos sociais e econômicos.

Os portos marítimos, por exemplo, foram fundamentais na Era das Grandes Navegações e do imperialismo europeu no mundo, uma vez que possibilitou a exploração econômica e o exercício político dos impérios para além dos territórios conhecidos. As ferrovias, inseridas no contexto do desenvolvimento industrial do século XIX, representaram um moderno sistema de transporte de alta capacidade para atender o comércio. O desenvolvimento rodoviário e automotivo possibilitou uma maior mobilidade geográfica, o que permitiu a disseminação do transporte individual e sistemas de entregas modernos.

Ao refletir a relação entre a rede de transportes e as mudanças econômicas de Mato Grosso do Sul, é fundamental entender os contextos históricos em que estas foram sendo inseridas, como forma de entender a dinâmica desta rede atualmente.

Nessa perspectiva, a análise da formação territorial transcende uma mera descrição dos acontecimentos históricos, mas se constitui como forma de compreender a perspectiva

geográfica da dinâmica territorial da rede de transportes atual no estado de Mato Grosso do Sul e sua consolidação, a ponto de verificar a atuação das forças que se materializaram no espaço-tempo. Para Santos, a visão do espaço como um mero palco das ações humanas deve ser rompida para afirmá-lo como um componente ativo e indissociável da sociedade. Para o autor, "a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social" (Santos, 1977, p. 81). Portanto, os modos de produção se materializam sobre o território socialmente construído.

1.1 A Colonização: dos picadeiros bandeirantes ao papel da mineração na unificação do Brasil

Graças à má sorte dos portugueses quanto à escassez de pedras preciosas encontradas em comparação aos espanhóis, a colonização ocorreu visando atender a demandas mercantilista por meio do sistema extrativista e do *plantation* da cana-de-açúcar. Tal contexto centrou as atividades econômicas e populacionais no Nordeste, região que, conforme Fausto (2001, p.40): "Estavam mais próximas dos centros importadores europeus e contavam com relativa facilidade de escoamento da produção à medida que Salvador e Recife se tornavam portos importantes.".

Nesse cenário, os portos exerciam o papel de "nexus of colonialism from which political and economic influence was exerted."[4] (Rodrigue, 2016, p. 602), sendo fundamentais na articulação do território daquele período.

Por muito tempo a ocupação portuguesa manteve-se estruturada no litoral nordestino. Contudo, o desbravamento de novos territórios no Nordeste e Norte para atender a demanda por alimentos e mão de obra da região produtora dos engenhos de açúcar e o desbravamento do Brasil Central pelos bandeirantes vinculados ao comércio de escravos, resultaram em novas dinâmicas internas e externas.

Enquanto o Nordeste se mostrava como a grande área econômica da Coroa Portuguesa no Brasil Colonial, as demais regiões subsistiam economicamente. Atividades ligadas a produção agrícola de açúcar motivou esforços que resultaram na figura do bandeirante paulista. Devido à escassez de mão de obra, bandeirantes se dirigiram para o interior do Brasil visando aprisionar índios e escravos fugidos, ao mesmo tempo em que, faziam o reconhecimento territorial e buscavam por minerais de alto valor. Nesse contexto, a economia do Sudeste se

[4] Nexo de colonialismo da qual a influência política e econômica era exercida.

desenvolveu acessoriamente à do Nordeste, mas manteve a concentração das atividades próxima ao litoral.

Somente no século XVIII, com descoberta de reservas de ouro e outros metais preciosos por bandeirantes, ocorreu movimentação significativa de pessoas do litoral Atlântico para o interior do Brasil. Lacerda (2010 *et.al.*, p. 40) enfatizam que: "O ouro atraiu para Minas Gerais, junto com as classes dominantes, um contingente populacional carregado pela ilusão do enriquecimento rápido.". Esse processo favoreceu o avanço econômico e populacional para o Brasil Central, fomentado pela busca de riquezas que os portugueses não haviam experimentado nos primeiros momentos da colonização.

A riqueza oriunda da extração do ouro abriu novos mercados, induziu um sistema de trocas para além de mercadorias e consolidou o comércio realizado no Sudeste na dinâmica nacional. Consoante com Russell-Wood (1999, p. 523-524):

> Os altos preços em Minas Gerais tiveram repercussões inflacionárias em toda a economia colonial, mas os aspectos mais prejudiciais foram compensados até certo ponto por uma maior flexibilidade nas transações comerciais propiciadas pelo ouro como meio de troca. A escassez de moeda ocorreu com muita frequência em toda a primeira metade do século XVIII, mas os suprimentos das casas de cunhagem coloniais abriram novos mercados, aumentaram a competição e tiraram certas partes do Brasil das trocas de mercadorias e levaram-nas para uma economia monetária. O impacto foi prontamente visível no crescimento drástico dos setores comerciais em Salvador e no Rio de Janeiro, que, agindo como intermediários para os produtos importados da Europa e da África, atenderam às crescentes demandas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. As riquezas dos comerciantes dessas cidades portuárias estavam ligadas à prosperidade do ouro.

Em Mato Grosso (MT), a "colonização luso-brasileira começou pela porção norte (correspondente ao atual estado de Mato Grosso), em decorrência da descoberta, ocorrida em 1719, de jazidas auríferas nas imediações da atual cidade de Cuiabá [...]." (Queiroz, 2008, p. 130). Já em 1748 foram criados os territórios do Mato Grosso e Goiás a partir do desmembramento da província de São Paulo, uma resposta da coroa portuguesa à descoberta do ouro na região (Garcia, 2001, p. 7).

Os territórios criados representavam uma tentativa de controle por parte da Coroa e, também, uma barreira frente ao avanço espanhol na região. Porém, a dificuldade de acesso era considerada um atributo negativo na sua ocupação e exploração. Para chegar à Cuiabá, as

monções[5] que saiam de São Paulo levavam entre cinco e sete meses para chegar e dois meses para voltar (Russell-Wood, 1999). Outro fator limitador era a presença de tribos indígenas no Alto Paraguai, que segundo o autor: "Os paiaguás viviam às margens do rio e os guaicurus eram renomados cavaleiros. Juntos e separados, esses dois povos mataram muitos portugueses." (1999, p. 481).

Essas dificuldades contribuíram para que esta região atraísse contingentes populacionais menores em busca de riqueza quando comparada ao que foi visto em Minas Gerais. Apesar disso, estima-se que a população saiu de sete para quarenta mil habitantes em apenas três anos da descoberta de ouro em Mato Grosso (Russell-Wood, 1999). O período monçoeiro só entraria em decadência no século XVIII após a decadência aurífera e a abertura de novos caminhos para a Cuiabá (Garcia, 2001).

Do ponto de vista político-administrativo, essa fase econômica estabeleceu uma tentativa de atuação da Coroa portuguesa no Brasil Central por meio da criação de Comarcas e Vilas que desempenhavam um papel fundamental na aplicação da Lei e da ordem. A Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá (1727) destacou-se como uma das mais importantes no MT (Russell-Wood, 1999), pois, além de consolidar a presença da Coroa na região, apresentava uma localização estratégica que possibilitava a circulação de pessoas e mercadorias por vias fluviais. De maneira geral, as vilas e comarcas representaram um padrão de ocupação, que refletia tanto nas relações de comércio, como na atuação do Estado.

A atividade mineradora também induziu uma nova dinâmica na circulação. As minas de ouro, localizadas no Brasil Central, introduziram uma lógica na qual a produção para o abastecimento interno se desenvolveu de maneira acessória (Lacerda *et.al*., 2010), demandando meios que facilitassem os fluxos de comércio, em especial o de alimentos. Como resultado, o que se viu foi o estímulo de velhos e novos centros produtivos.

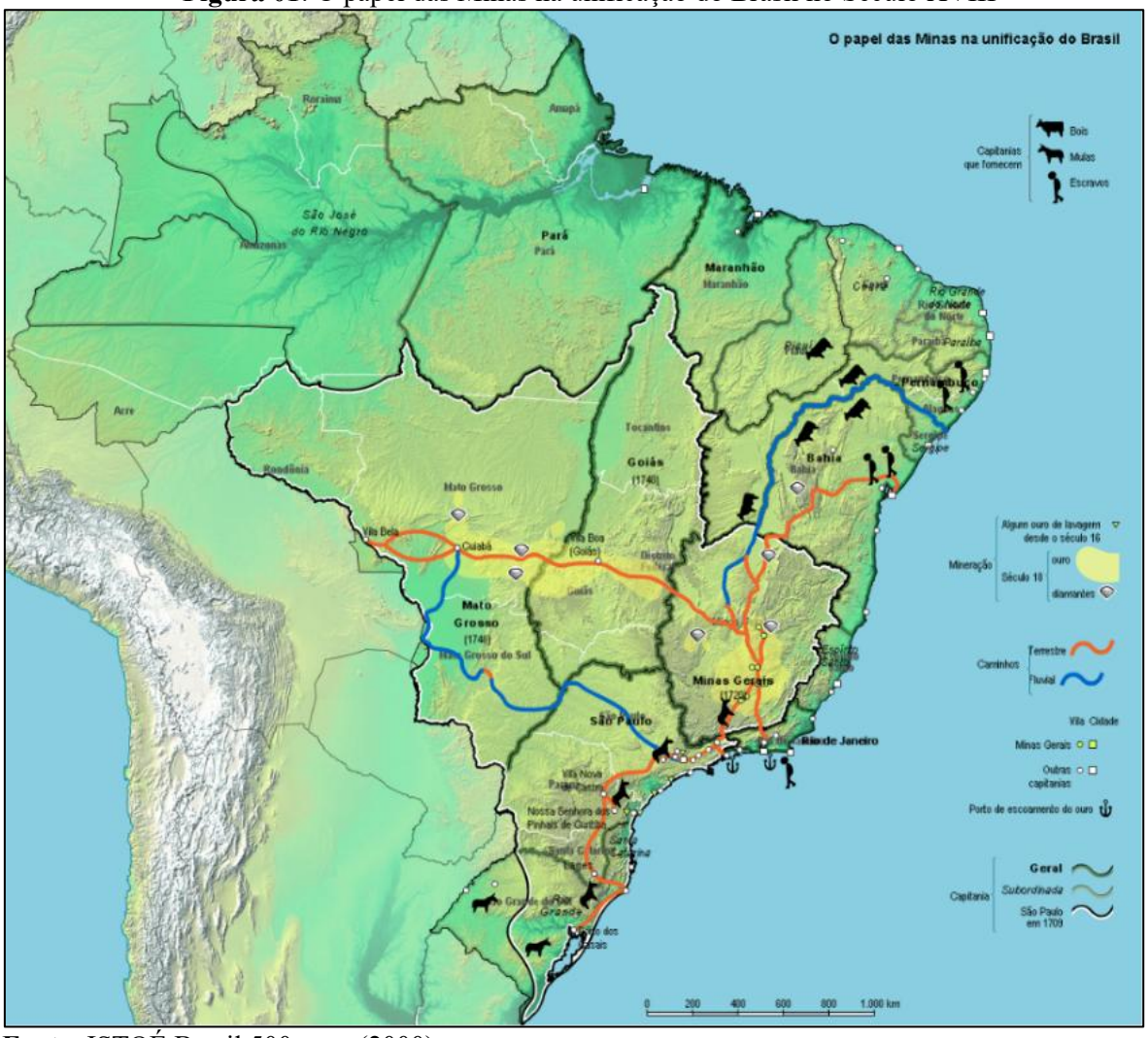
> [...] as minas atuaram como estímulos não só para a agricultura da Bahia, mas também para a do Rio de Janeiro e de São Paulo. A indústria do gado da Bahia, do Piauí, do Ceará, de Pernambuco e do Maranhão responderam ao aumento da procura em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso com o crescimento da produção. Os criadores de gado do Sul, de Curitiba a São Pedro do Rio Grande, forneceram gado para as minas por intermédio dos paulistas. O ouro criou, portanto, novos centros de produção e de consumo, ao mesmo tempo em que estimulou a produtividade das regiões mais tradicionais de oferta. (Russell-Wood, 1999, p. 523)

[5] Denominavam-se monções as expedições fluviais para abastecer, colonizar e articular o comércio entre a Capitania de São Paulo e a região mineradora de Cuiabá.

Os caminhos para o MT eram variados. Saindo de Porto Feliz, em São Paulo, as primeiras monções navegavam por rios – Tietê, Paraná, Pardo, Anhanduí, Aquidauana e Paraguai – para chegar à Cuiabá. Posteriormente, um novo caminho foi estabelecido, utilizando trechos não navegáveis que passavam do rio Pardo ao Coxim-Taquari e do Taquari até o rio Paraguai (Russell-Wood, 1999).

Outra possibilidade era a ligação terrestre entre Cuiabá e os estados de Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (Queiroz, 2008, p. 131). Esses caminhos representaram um importante elemento nas dinâmicas de ocupação do Brasil, pois promoveram o comércio em diferentes regiões. A ilustração intitulada "O papel das Minas na unificação do Brasil" ilustra a importância desse metal na integração econômica brasileira. Esse título, além de simbólico, demonstra a importância do ouro em um comércio bastante custoso à época.

Figura 01: O papel das Minas na unificação do Brasil no Século XVIII



Fonte: ISTOÉ Brasil 500 anos (2000).

No contexto geral do Brasil, em 1807 Dom João transfere a Corte Portuguesa para o Brasil devido aos conflitos promovidos na Europa por Napoleão Bonaparte. Ao chegar, aprova inúmeras mudanças que alteraram o cenário político e econômico já abalado pela transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro (1763). Decreta a abertura dos portos as nações amigas e assina diversos decretos na tentativa de desenvolver a indústria. Para aumentar a arrecadação, cria e altera tributos que impactam negativamente o cenário da exploração do ouro, já em decadência. Fausto (2001, 64) evidencia que: "Nas últimas décadas do século XVIII a sociedade mineira entrara em uma fase de declínio, marcada pela queda contínua da produção de ouro e pelas iniciativas da Coroa portuguesa para garantir a arrecadação do quinto".

Com a diminuição na exploração do ouro, devido aos altos custos a ele vinculado, ocorreu uma nova ascensão agrícola latifundiária e, novamente, "[...] o Brasil voltou-se do interior para a costa, cumprindo um papel de colônia de exploração." (Lacerda *et. al*., 2010, pág. 44). De acordo com Fausto (2001), o país experimentou uma conjuntura internacional que favoreceu a agricultura, notadamente a cana-de-açúcar e o algodão. Com exceção de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso apresentaram um enfraquecimento político-econômico muito mais acentuado devido a essas mudanças político-econômicas.

A região do MT e sul de MT, que anteriormente despertara o empenho da Coroa Portuguesa em função do domínio territorial frente a américa espanhola e da exploração do ouro, passou ao desinteresse do Estado. Para Missio (2019, *et.al*.): "somente por volta da década de 1830 é que o antigo sul de Mato Grosso passou a contar com uma ocupação efetiva, bem como com o desenvolvimento de atividades produtivas de longa duração, sobretudo, em torno do gado bovino." (p. 629).

Em resumo, o período colonial foi caracterizado pela concentração populacional e econômica em regiões específicas. No início do século XIX, o Brasil tinha aproximadamente 3,6 milhões de habitantes[6], dos quais a maioria residia em Minas Gerais, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Nas palavras de Fausto (2001, p. 75): os "habitantes já não se arrastavam como caranguejos pelo litoral, porém ainda se concentravam - cerca de 74% - em torno dos principais portos exportadores [...]".

O território brasileiro era praticamente o que conhecemos hoje, com algumas exceções. No Sul, a Colônia do Sacramento era disputada pelos portugueses e espanhóis devido ao valor estratégico que desempenhava na Bacia do Prata. Diante desse contexto, Dom João VI garantiu

[6] Fausto (2001, p.77) informa que não existe um número preciso da população para o período, porque a Coroa frequentemente não contabilizava menores de 7 anos, índios e, algumas vezes, escravos.

a posse da Província Cisplatina à Coroa Portuguesa em 1821 após a derrota de Artigas. Esse movimento, entretanto, não durou muito (Fausto, 2001).

As disputadas pela Bacia do Prata culminaram na derrota das tropas brasileiras (após a Independência) e consolidação dos territórios da Argentina e do Uruguai a partir de 1827 (Fausto, p. 83). Esse conflito fora resolvido por meio de um tratado de paz[7] que, além de assegurar os territórios descritos, garantiu a navegação dos rios da região. Esses fatos históricos sobre a navegação e formação dos territórios vão resultar, no final do século XIX, em elementos que caracterizaram a Guerra do Paraguai.

No século XIX, a navegação fluvial era de suma importância para as economias do Brasil Central, considerada como uma alternativa mais viável para a precária integração territorial trazida com a descoberta de ouro. Nesse sentido, os dirigentes da província do MT faziam "[...] reivindicação da abertura da navegação pelo rio Paraguai a qual permitiria, via estuário do Prata, uma ligação com o litoral do sudeste que, embora mais longa, era muito mais prática, rápida e barata [...]" (Queiroz, 2008, p. 131).

Apesar do limitado progresso das vias de integração territorial de regiões mais desenvolvidas com o MT, esse processo só foi possível no contexto do ciclo do ouro e das disputas territoriais entre Portugal e Espanha. A busca por esse metal "forneceu estímulo aos sertanistas em sua tarefa de definir os melhores cursos d'água, os trechos mais facilmente navegáveis, bem como os trajetos mais curtos e menos acidentados por terra [...]." (Grandi, 2022, p. 104). Contudo, os caminhos percorridos pelo monçoeiro era marcado por inúmeros desafios e perigos.

No final do período colonial (XIX), a região do MT apresentava uma forte retração da sua economia, antes vinculada à mineração. Para Garcia (2001, p. 14), ela apresentava: "uma produção de subsistência que mal conseguia dar conta de suas necessidades. Isso acarretava a estagnação econômica e uma situação em que a população, em geral, vivia em situação de miséria".

Ademais, o autor traz a problemática da fronteira "[...] que, além da insegurança, exigia grandes sacrifícios na manutenção da defesa daquela que foi chamada pelas autoridades coloniais portuguesas de "antemural" da colônia." (Garcia, 2001, p. 11).

---

[7] Interessada em restaurar o comércio, a Inglaterra intermediou o acordo de paz entre Argentina e Brasil que resultou no acordo de livre circulação dos rios e afluentes que compunham a Bacia do Prata. É bom lembrar que a Inglaterra almejava sua liberação, uma vez que promovera em seu território o desenvolvimento da indústria e os envolvidos eram dependentes de seus produtos.

1.2 O Império: o território e os planos de integração

A partir da emancipação de Portugal e da formação da monarquia brasileira, Dom Pedro I recebe um território fragmentado econômica e politicamente. O Nordeste caracterizava-se pela produção algodoeira e açucareira, tendo perdido espaço na política e economia que surgira no Sudeste. O Sudeste ganhava importância com produção agrícola que estava sendo estabelecida e com a centralidade política. Essas características fizeram com que ocorresse a partir de 1822 "uma enorme flutuação política, por uma série de rebeliões e pelas tentativas contrastantes de organizar o poder" (Fausto, 2001, p. 79).

Após a morte de Dom João VI em Portugal, surgiram enormes preocupações de que seu filho mais velho, Dom Pedro I, assumisse o trono e tentasse a unificação dos reinos. Tendo em vista a escalada política no Brasil, Dom Pedro I renuncia a favor de seu filho. Começa o período regencial, marcado como "um dos mais agitados da história política do Brasil" (Fausto, p. 86).

> Nas condições brasileiras, muitas medidas destinadas a dar alguma flexibilidade ao sistema político e a garantir as liberdades individuais acabaram resultando em violentos choques entre as elites e no predomínio do interesse de grupos locais. Nem tudo se decidiu na época regencial, pois só por volta de 1850 a Monarquia centralizada se consolidou, quando as últimas rebeliões provinciais cessaram. (Fausto, 2001, p. 86)

Apesar de toda instabilidade interna e externa que se observa neste período, ele marca o início das políticas que resultariam no desenvolvimento do Brasil enquanto território nacional. Os exemplos mais evidentes residem na consolidação da primeira Constituição/Ato Adicional (1840), na reforma do Código de Processo Criminal (1840) e, mais especificamente, na formulação de diversas políticas de integração territorial.

Durante o governo regencial de Diogo Antônio Feijó foi aprovada a primeira concessão para construção de estradas de ferro entre a capital e as províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia em 1835 (Grandi, p. 104 *apud* Pinto, 1977, p. 22). Apesar de pouco efetiva, essa ação política marca o avanço de ideias voltadas ao desenvolvimento deste território por meio da integração territorial, haja vista que por muitos anos o Brasil ficou à mercê do Pacto Colonial.

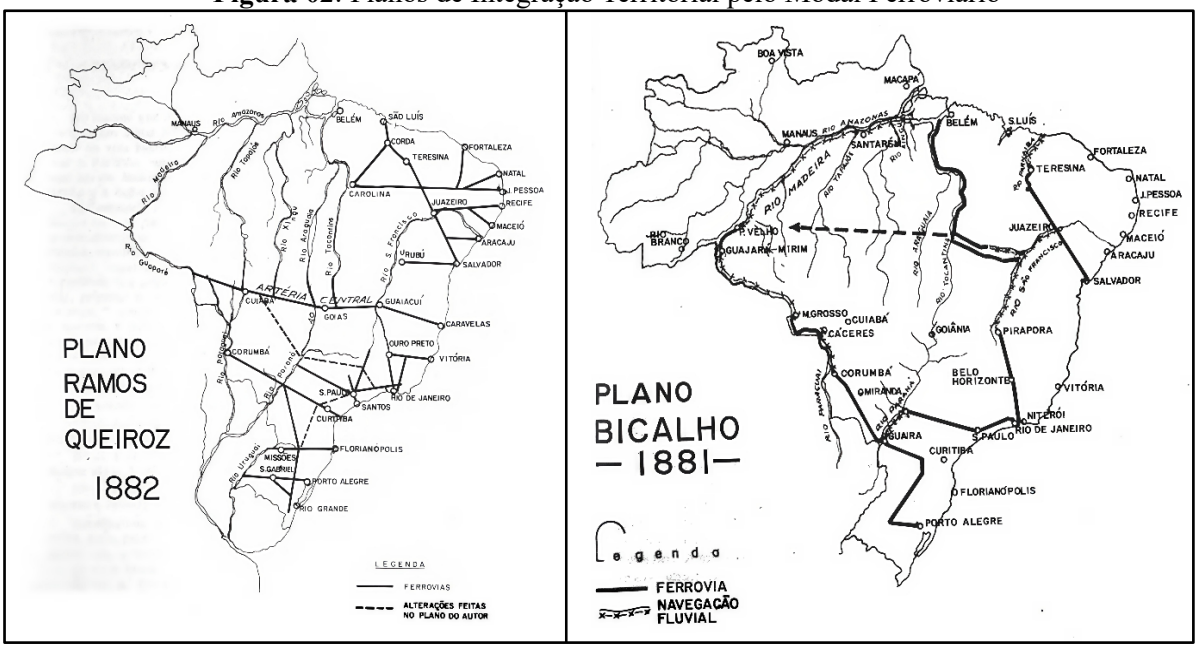
Além das discussões políticas entorno dos maiores centros econômicos e populacionais, as fronteiras tornaram-se a preocupação central do governo imperial. Até 1850, a região de maior preocupação era o Sul da província do Rio Grande do Sul, na qual se buscava impedir que a Argentina reunisse novamente os territórios que formavam o antigo Vice-Reino do Rio da Prata. O MT, apesar das fronteiras com Paraguai e Bolívia, não constituía uma preocupação como o Sul do Rio Grande do Sul, isso porque "[...] desde a independência sempre se

mantiveram tranqüilas, apesar da existência de pendências na questão de limites.” (Garcia, 2001, p. 11).

Após 1850, o Império do Brasil vivenciou uma relativa estabilidade política interna que beneficiou o quadro político e econômico. No Sudeste, a economia cafeeira avançava rumo ao Vale do Paraíba e constituía o capital primitivo que posteriormente levaria à industrialização do Brasil. No Nordeste, a economia não mais dependia exclusivamente dos engenhos de açúcar, mas contava também a crescente produção do algodão.

As políticas de integração do território ganharam maior expressão “após a promulgação do Decreto Imperial n. 641, de 26 de junho de 1852, que introduziu a garantia de juros sobre o capital a ser utilizado na construção das linhas férreas.” (Grandi, 2022, p. 104). Dos diversos projetos propostos, o Plano Ramos de Queiros (1882) estabelecia caminhos ligando Curitiba ao SMT visando não somente aspectos econômicos, mas também a defesa e integridade do território. O Plano de Honório Bicalho (1881), por outro lado, integrava o SMT à Porto Alegre. Tratava-se de um plano de viação com a utilização de hidrovias e ferrovias, onde a estrutura residia na integração territorial no sentido Sudeste-Noroeste.

Figura 02: Planos de Integração Territorial pelo Modal Ferroviário



Fonte: Brasil, 1973

Ambos os projetos não foram amplamente realizados, o que se observou foi a concentração de linhas ferroviárias em algumas poucas províncias – Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Pernambuco e Bahia. Segundo Grandi (2022, p. 120), as construções ferroviárias somente ganharam maior expressão a partir do período republicano em 1890.

Para o autor, até o final do século XIX os padrões ferroviários estavam vinculados às regiões açucareiras do Nordeste e as regiões cafeeiras do Sudeste. A integração do território por esse modal era inexistente para o restante do Brasil, uma vez que o foco residia na economia agroexportadora localizada no litoral.

Figura 03: Estrutura Ferroviária do Brasil em 1890



Fonte: IBGE, 1954.

A importância dos meios fluviais para a integração territorial dos principais centros político-econômicos do litoral com o interior do Brasil era indispensável nesse período quanto no anterior. Em 1856, o Brasil firma um acordo de livre navegação com a Argentina e Paraguai, este último reiterado em 1858 em Assunção[8] (Queiroz, 2008). Por um curto período[9], o acordo

[8] O Presidente do Paraguai, Carlos Lopes, não cumpriu a integridade do primeiro acordo de navegação em 1856, isso porque havia o desejo por parte do governo paraguaio de resolver questões relacionadas as delimitações territoriais com o Brasil. (Garcia, 2001, p. 57).

[9] Com a Guerra do Paraguai, a navegação da Bacia do Prata ficou suspensa por alguns anos.

possibilitou a navegação pela Bacia do Prata reduzindo a viagem do MT até o RJ de dois meses ou mais para 18 dias.

A província de MT teve um avanço econômico devido a abertura fluvial entre 1850 e 1864. Neste período, o desenvolvimento do comércio e da pecuária se estabeleceram. Para o autor, a abertura da navegação no rio Paraguai foi fundamental para o desenvolvimento dessas atividades econômicas, bem como para a entrada do capital mercantil a partir da vila de Corumbá.

Após a Guerra do Paraguai, no entanto, a economia do MT ficou ainda mais fragilizada que antes. O primeiro fato se deve a retomada dos antigos caminhos para a capital do império, que dificultavam em demasia a locomoção, comércio e, até, a troca de correspondência (Garcia, 2001, p. 76). O segundo fato, ainda de acordo com Garcia, reside na vulnerabilidade econômica e social pós-guerra, com diminuição da população, destruição de vilas e desabastecimento alimentício.

A reabertura da navegação dos rios da Bacia do Prata favoreceu, com o passar do tempo, o comércio da erva-mate entre o SMT, Paraguai e Argentina. Ademais, fazendeiros que haviam se refugiado em Cuiabá durante o período da guerra, retornaram e estabeleceram fazendas de gado na região (Silva, 2011). O comércio do charque e da erva-mate se instalou, mas dependia dos cursos fluviais do Prata. Em suma, a região ainda apresentava forte dependência do meio fluvial tanto para as exportações, quanto para as importações.

> [...] o pólo comercial de Corumbá tende a apresentar-se cada vez mais internacionalizado, sobretudo a partir de fins do século XIX, quando se amplia o movimento de exportação de capitais dos países centrais do capitalismo em direção aos países periféricos, numa fase que duraria até as vésperas da Primeira Grande Guerra (Queiroz, 2008, p. 40).

Após a Guerra do Paraguai, o império brasileiro começa a entrar em crise e uma onda republicana se levanta nos centros político-econômicos do país. É possível verificar até 1889 a formulação de políticas de integração ferroviária do território de MT aos principais centros do Sudeste e Sul, não pela economia, mas pela necessidade geopolítica sobre o território (Garcia, 2001, p. 85). Como se sabe, estas políticas de integração não se efetivaram até o fim do império em 1889 e o MT permaneceu fortemente dependente da Bacia do Prata.

1.3 República: o território sul-mato-grossense e o desenvolvimento econômico brasileiro

A partir de 1889 o Brasil Imperial caminha em direção a formação do Brasil República. Este período é marcado por inúmeras mudanças do quadro político, econômico e social que

culminaram em 1930 para o fim da primeira república e a chegada de Getúlio Vargas ao poder executivo.

O SMT, desde o fim da Guerra do Paraguai até 1930, se consolidou com a atividade econômica de exploração da erva-mate e da carne bovina (Silva, 2011). A integração dessa região à economia internacional se deu principalmente por meio da exploração da Companhia Matte Larangeira, que concentrou o domínio da exploração e comercialização dos ervais sobre grandes propriedades de terras devolutas da região. Esta integração, entretanto, se dava por meio de vínculos com a economia internacional, sendo a dinâmica com o mercado brasileiro bastante restrito. Os meios de integração utilizados pela indústria ervateira e charqueadora permaneceram as mesmas por muito tempo – rios da Bacia do Prata que levavam seus produtos para o Paraguai e Argentina.

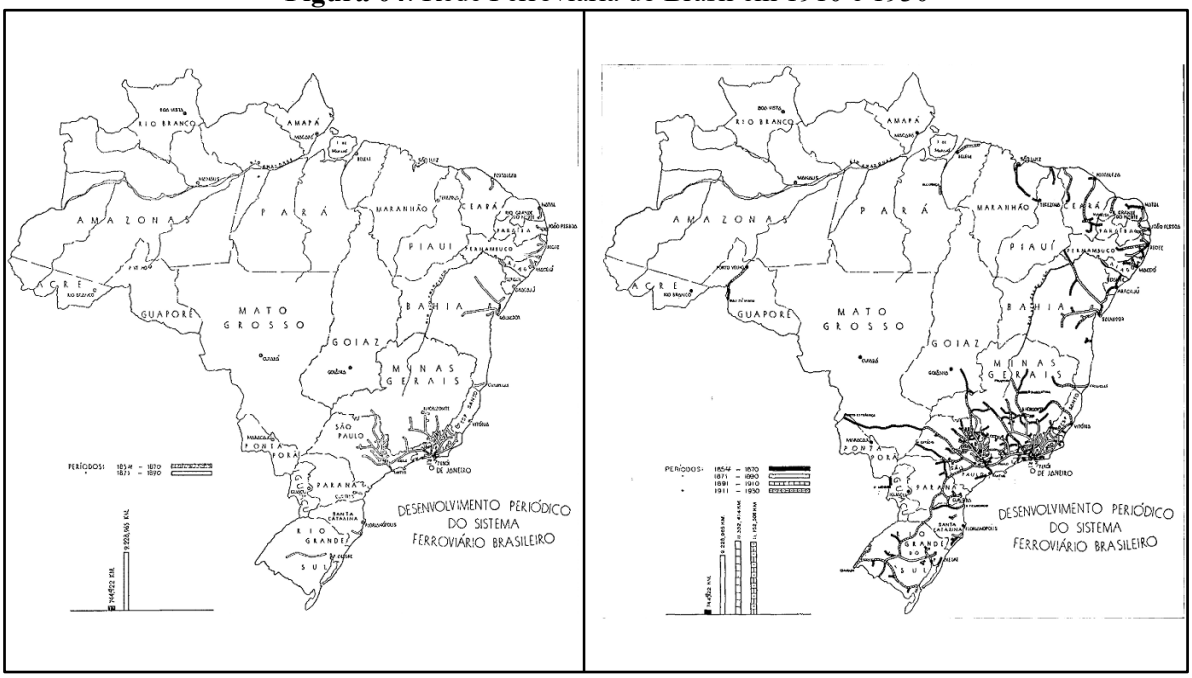
A precariedade dos transportes e das vias de comunicação, a baixa dinâmica econômica regional, a concentração de terras e os baixos investimentos na integração do território mantiveram as economias brasileiras isoladas. Essas características favoreceram a formação regiões desarticuladas dentro do próprio território brasileiro. Até 1920, segundo Cano (2007, 155): o "comércio inter-regional perfazia cerca de um quarto do total do comércio externo de todos os estados e regiões do país [...]".

A partir de 1910 a construção da ferrovia Noroeste do Brasil ligando o interior de São Paulo ao SMT articulava-se às preocupações diante das fronteiras com o Paraguai e Bolívia. A ferrovia, além do papel militar, viria ser um eixo de integração econômica com São Paulo, uma vez que o estado tinha capacidade de atender as crescentes demandas agropecuárias devido ao crescimento urbano-industrial do Sudeste (Silva, 2011). Do ponto de vista político-militar, Queiroz aponta que:

> [...] a ferrovia atuou de modo poderoso no enfraquecimento da via platina, na medida em que o próprio sentido político-estratégico da estrada deveria traduzir-se em termos econômicos: ela atuaria como um "dreno" do comércio efetuado pela calha do rio Paraguai, de modo a desviar tal comércio no rumo direto do sudeste do Brasil. (Queiroz, 2008, p. 54)

Ainda de acordo com o autor, construção da estrada de ferro não visava apenas criar uma rota, mas enfraquecer o eixo platino por meio de uma conexão direta com o centro econômico do país. A intenção era, portanto, favorecer o fluxo comercial e a própria lógica geopolítica das fronteiras na região. Essa estratégia de reorientação do espaço é o ponto central da circulação promovida pela ferrovia.

Figura 04: Rede Ferroviária do Brasil em 1910 e 1930



Fonte: Brasil, 1973.

Além do enfraquecimento da via platina, a ferrovia deu espaço ao comércio que surgiria em Campo Grande, a qual se tornaria o centro da economia a partir daquele momento (Queiroz, 2008, p. 55) e em 1979 se tornaria capital do estado de Mato Grosso do Sul.

Em 1929 a crise da bolsa de valores de Nova York atingiu a economia de diversos países. O Brasil, com sua produção vinculada ao setor agroexportador sofreu com a baixa integração econômica. A crise provocada em 1929, somada as duas Grandes Guerras, resultaram em uma queda das exportações e importações brasileiras.

> Devido à Grande Depressão, houve uma queda no nível de renda de 25% a 30%, e o índice de preços dos produtos importados subiu 33%. Como conseqüência, a redução das importações foi da ordem de 60%, baixando de 14% para 8% do produto interno. (Lacerda *et.al*, 2010, p. 102)

Outra grande mudança em âmbito nacional que impactou o cenário SMT veio com a perda de espaço da elite cafeeira para a crescente burguesia industrial (Lacerda et al, 2010, p. 99). Para resolver o problema que se aviltava na economia em decorrência da grande depressão,

Getúlio Vargas aplica "uma política de investimentos no setor industrial e na produção agrícola, sendo esta a base da economia nacional." (Silva, 2011, p. 67).

O período após 1930 é caracterizado pelo desenvolvimento da indústria brasileira e da busca pela integração econômica entre as regiões.

No SMT, para reduzir o papel exercido pela Mate Larangeira[10], Vargas restringe a concessão de grandes propriedades para empresas privadas e estimula a migração para a região. A "Marcha para o Oeste", importante política de incentivo à migração, representou um estímulo à ocupação de regiões pouco ocupadas no Brasil Central. Nesse sentido, "Vargas incentivou a migração da população localizada nas regiões consideradas críticas, como o Nordeste, para os chamados vazios demográficos" (Silva, 2011, p. 72).

A partir de 1940, criam-se as Colônias Nacionais Agrícolas (CANs) visando ampliar a ocupação territorial e o fortalecimento agropecuário por meio da: "[...] ocupação regional configurada pelas pequenas propriedades rurais." (Silva, 2011, p.75). Com isso, a implementação da Colônia Nacional Agrícola de Dourados (CAND) visou: "[...] garantir a integridade da fronteira e a integração da região de Dourados à economia nacional [...]" (Silva, 2011, p. 67).

Estas seriam as condições iniciais para o avanço da agricultura brasileira para porções do Brasil Central, isso porque: "O projeto de colonização vinculado à ideia de integridade e segurança territorial expressava o compromisso do Estado de expandir a lógica de acumulação capitalista nacional." (Silva, 2011, p. 75). Desse modo, fortemente amparada em ocupar regiões e integrá-las a economia nacional em formação os projetos de colonização trouxeram grande impacto. Nesse sentido, Silva (2011) afirma as transformações ocorridas:

> [...] parte da região de domínio da erva-mate [...] sofreu profundas mudanças sócio-territoriais com a presença dos pequenos produtores, frutos dos projetos de colonização públicos e privados. Esses projetos contribuíram para o reordenamento territorial, fazendo com que aquele recorte geográfico com predomínio das tradicionais atividades da pecuária bovina e do extrativismo da erva-mate não mais se mantivesse. (Silva, 2011, p. 76)

A partir daquele momento, a expansão da produção agrícola para abastecimento do mercado interno torna-se cada vez mais presente na região. Na mesma medida, o número de imigrantes de outras regiões do Brasil para o SMT cresceu.

---

[10] Em conformidade com Silva (2011, p. 81), a Mate Larangeira "limitou o processo de ocupação e o desenvolvimento de outras atividades econômicas em sua área de atuação que não fossem o extrativismo da erva-mate ou a pecuária bovina.".

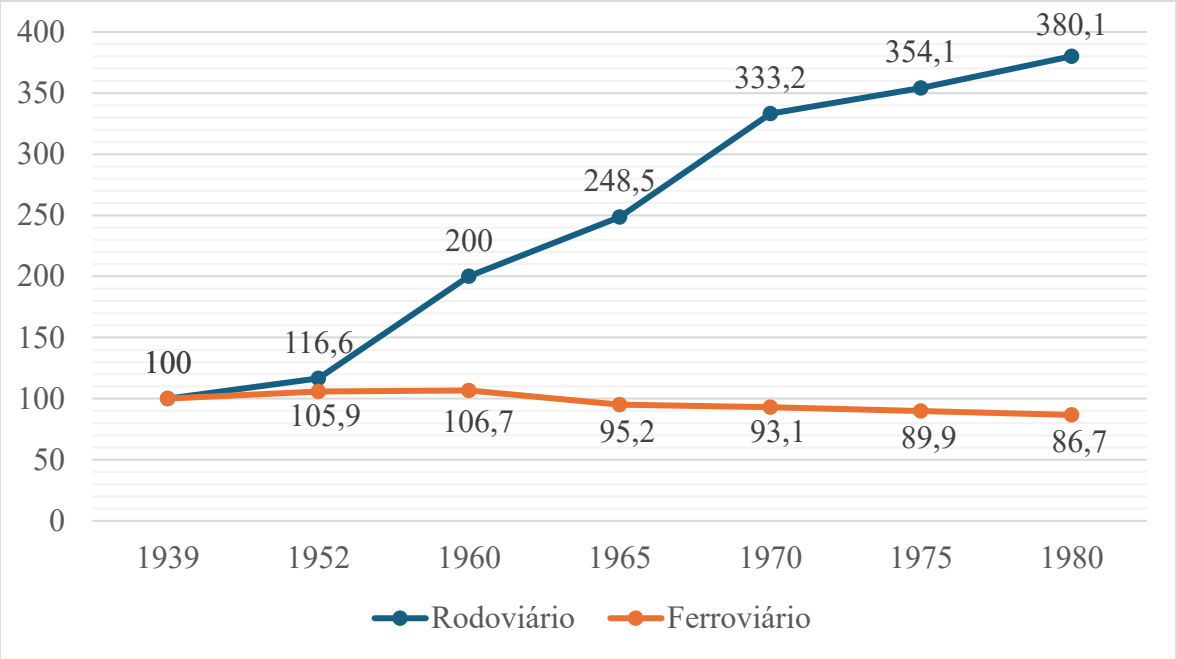
Nesse contexto, as políticas públicas de migração e de colonização agrícola contribuíram para tornar o SMT o celeiro produtivo regional, desenvolver e diversificar a produção a partir de pequenas propriedades rurais, abrir estradas e novas vias de circulação (Silva, 2011, p. 89).

Após 1950, diversas empresas colonizadoras adquiriram lotes de terras devolutas do estado para fracioná-las e vendê-las àqueles que tinham condições de comprar. Tal característica intensificou o processo de ocupação regional e a inserção do SMT na economia nacional, principalmente entre o SMT e o crescente mercado urbano-industrial do estado de São Paulo a partir de 1930 (Queiroz, 2008, p. 57).

As vias de integração territorial foram fundamentais para que tais medidas se tornassem efetivas no sul do Mato Grosso do Sul. Barat (2007) argumenta que, o período entre 1930 e 1945 foi marcado por ações públicas relacionadas ao desenvolvimento da indústria brasileira e da busca pela integração do território nacional. Além das medidas descritas anteriormente, outras incidiam sobre infraestruturas de transporte: aprovação do Plano Nacional de Viação em 1934, criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem em 1937 e do Fundo Rodoviário Nacional em 1945.

No início da segunda metade do século XX: “[...] a expansão do sistema de transportes traduziu-se, portanto, na implantação de ligações rodoviárias de âmbito interestadual [...].” (Barat, 2007, p. 45). Enquanto isso, as ferrovias foram gradativamente perdendo espaço no processo de integração territorial e econômica que ao invés de estabelecer modais de transporte complementares, priorizou o setor rodoviário.

Gráfico 1: Extensão dos Sistemas Rodoviário e Ferroviário no Brasil (índices 1939 = 100%)

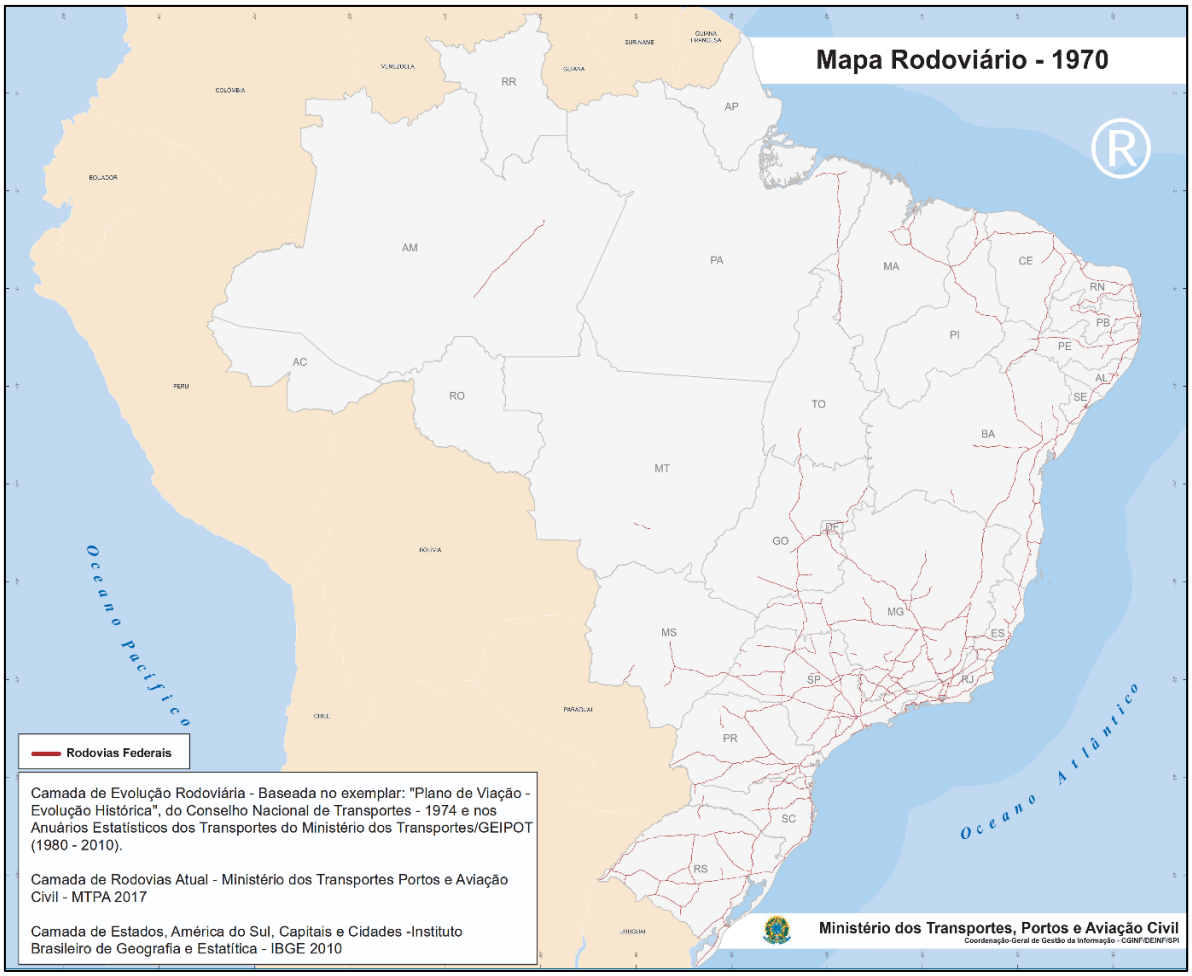


Fonte: Barat, 2007; elaborado e adaptado pelo autor.

Entre 1960 e 1970, a construção rodoviária interligando Campo Grande e a CAND, na região da Grande Dourados, ao estado de São Paulo era presente. Esta rodovia objetivava facilitar o escoamento da crescente produção agrícola do SMT e facilitar as relações comerciais com o mercado paulista. Conforme Queiroz (2008), a partir de 1950 a construção rodoviária das BR-163 e BR-267 passa a delinear o papel central para o crescimento econômico da região.

Neste contexto, temos o desenvolvimento de políticas públicas como, por exemplo, o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE) que "deu prioridade à orientação de uma política rodoviária de eixos de penetração [...]" (Abreu, 2001, p. 63) e que "pavimentou aproximadamente 1.988 km de rodovias e 2.849 vias de circulação" (Silva, 2011, p. 100).

Figura 5: Malha Rodoviária do Brasil em 1970



Fonte: IBGE, 2025; elaborado pelo autor

O transporte rodoviário, nesse sentido: "[...] alterou, de forma decisiva, a geografia econômica do País, incorporando novas fronteiras de produção e consumo [...]" (Barat, 2007a, p. 41).

Para o Barat (2007a), após a Segunda Grande Guerra os esforços das políticas públicas do Brasil estavam centrados na construção e pavimentação das rodovias para promover a integração econômica do território, isso porque sua ampliação promoveria a ligação de novos centros agrícolas aos principais centros urbanos-industriais de consumo e comercialização do território. A escolha pela rodovia, diante desse contexto, por ser uma infraestrutura viária "mais ágil, barata e abrangente" do que o sistema ferroviário.

A partir de 1959, devido a precariedade do quadro regional brasileiro, foram criadas diversas Superintendências que visavam promover o desenvolvimento econômico nacional. Se até final 1960 o SMT apresentava uma grande precariedade dos meios de transportes (Silva, 2011, p. 96), em 1967 as coisas começaram a mudar.

A Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) atuou por meio de políticas públicas que visavam a integração do Centro-Oeste à economia nacional e mundial entre os anos 1970 e 1990 (Abreu, 2001).

> A SUDECO foi criada nos objetivos do PED – Programa Estratégico de Desenvolvimento – que eram: I – criação de um processo auto-sustentável de desenvolvimento em cada grande região; II – a inserção desse processo dentro de uma linha de integração nacional, com vistas à relativa diferenciação econômica de cada região e à formação de um mercado nacional integrado. (Abreu, 2001, p. 77)

Dessa maneira, objetivou o desenvolvimento das infraestruturas de transportes, produção de energia e o zoneamento de atividades econômicas visando ampliar as fronteiras agrícolas do Brasil, o que por sua vez, contribuiu para o aumento e atração de empresas e indústrias para a região.

O PRODOESTE, criado em 1971, atuou de maneira mais direcionada na expansão das fronteiras agrícolas do SMT, GO e DF (Silva, 2011). Entre os principais projetos para o SMT estavam a construção rodoviária que interligaria os mercados, ampliando a produção, o consumo e a articulação econômica inter-regional. As rodovias interligaram "Cuiabá – Campo Grande (706 km); Campo Grande – Aquidauana (422 km); [11]Cuiabá – Goiânia (530 km); Brasília Cuiabá (940 km); Campo Grande – Ponta Porã (339 km); e Dourados – Paranavaí (304 km)".

Além das vias de integração, essas políticas públicas atuaram na intensificação da divisão regional e internacional do trabalho ao promover uma atividade econômica na região vinculada as demandas do mercado nacional e internacional.

Investimentos em lavouras de soja, milho, pecuária, mineração e madeireira foram as principais atividades financiadas pela SUDECO, que passaram por um processo de modernização agrícola voltadas à exportação. Segundo Silva (p. 105), as áreas de atuação dos programas da SUDECO ficaram à Oeste do SMT com atuação na mineração (PRODEPAN) e o Sul com atuação na agropecuária (PRODEGRAN).

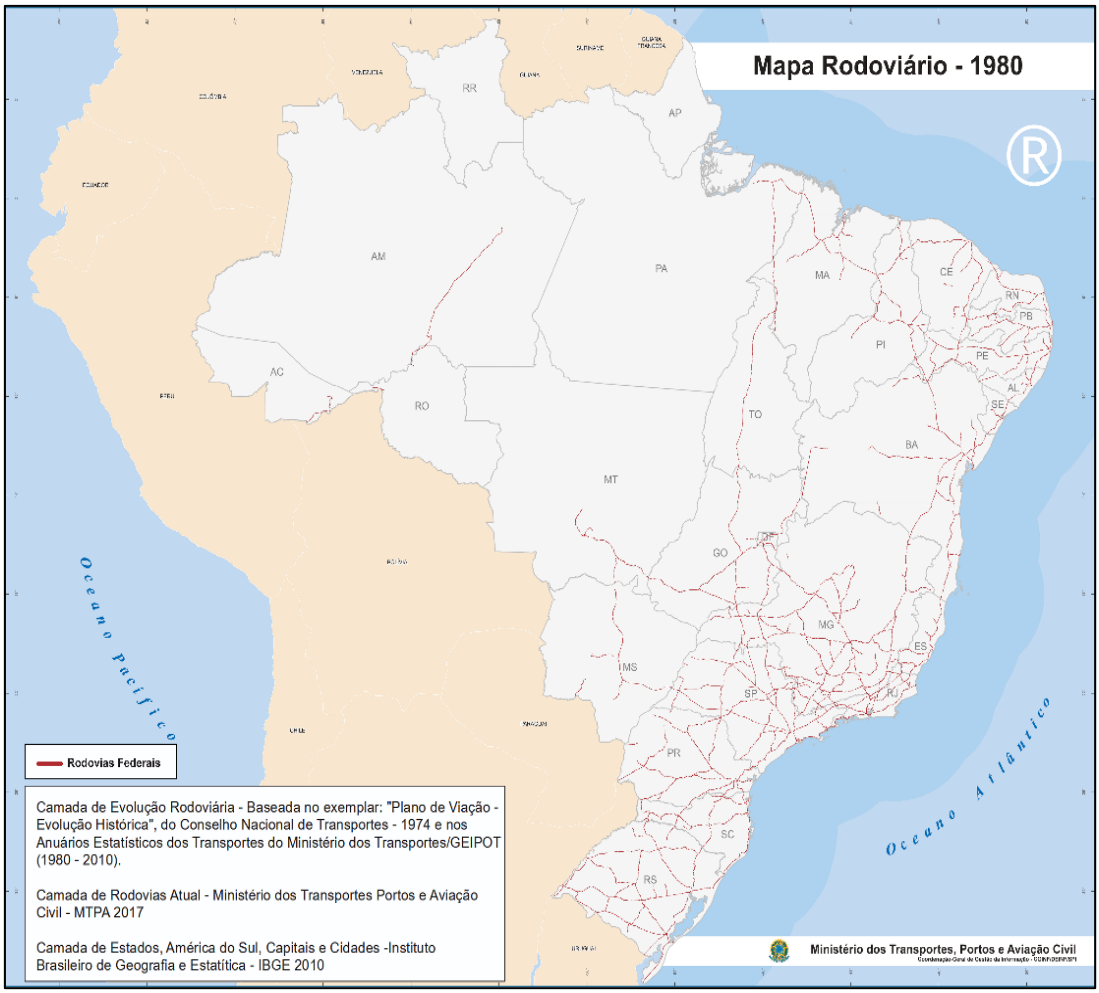
Muito mais do que as políticas públicas, o avanço da fronteira agrícola representava a inserção agropecuária do Centro-Oeste à indústria que emergia no Sudeste. Ao mesmo tempo que fornecia seus produtos, a região tornou-se também usuária dos produtos industrializados.

[11] A distância entre Campo Grande e Aquidauana é 141 km.

A agroindústria regional se inseriu pelo uso intenso de maquinários agrícolas e produtos químicos. (Silva, 2011, p. 140).

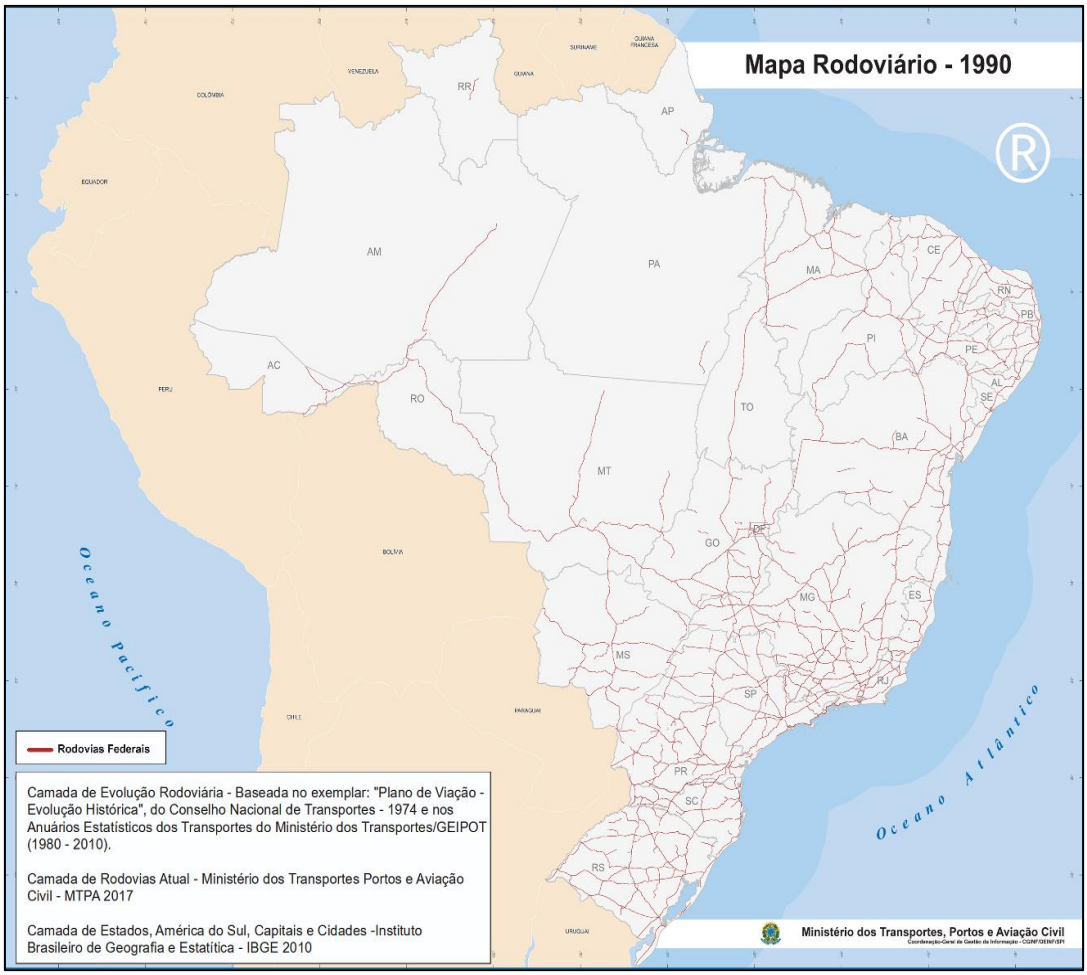
O que se seguiu foi uma ampliação de eixos para integrar o Mato Grosso do Sul (ou SMT) às economias regionais e internacionais. Até 1990, o foco rodoviário federal estava estruturalmente estabelecido com o estado de São Paulo, mas a partir de daquele momento, também foi sendo inserida às regiões econômicas do Sul.

Figura 06: Malha Rodoviária do Brasil em 1980



Fonte: IBGE, 2025; elaborado pelo autor.

Figura 07: Malha Rodoviária do Brasil em 1990



Fonte: IBGE, 2025; elaborado pelo autor.

Em síntese, o que pode se compreender dessa cronologia tempo-espacial da formação do Brasil ao Mato Grosso e mais especificamente Mato Grosso do Sul é que ao final dos anos 2000, o estado se apresentava como região especializada em *commodities* do setor primário, com destaque ao agronegócio e a mineração. A agropecuária passou a operar por meio do uso de máquinas, químicos e técnicas especializadas para atender o mercado internacional. Paralelamente, se ampliou a número de indústrias vinculadas a produção de soja, cana-de-açúcar, algodão e carne.

A presença de frigoríficos e indústrias do setor agrícola revela o papel assumido pelo estado na divisão territorial do trabalho. Mato Grosso do Sul se integrou à economia regional e internacional por meio da exportação de *commodities* do setor primário agropecuário e da mineração.

O governo estadual fez um esforço para atrair indústrias e alcançar o desenvolvimento econômico vinculado ao segundo setor. A partir de 1998, ocorreu um aumento dos incentivos fiscais na tentativa de atrair um maior número de empresas para o estado (Abreu, 2001). Estas indústrias, atraídas por tais incentivos fiscais, estavam em sua maioria relacionadas ao setor

bioindustrial ou celulose (Castelão *et.al.*, 2021) e ganharam força na porção Leste, Sul e Centro-Sul do estado, regiões de grande potencial agrícola.

O setor de serviços também foi bastante representativo no conjunto do desenvolvimento econômico, com destaque ao setor comercial (Vieira *et. al.*, 2013). Apesar de estar fortemente ligado aos setores do agronegócio e da agroindústria, o estado apresentou um elevado potencial de desenvolvimento econômico do setor de serviços.

Com a instalação da Rota Bioceânica e a proximidade do estado com o Paraguai, Bolívia, São Paulo e Paraná, é possível que as dinâmicas de circulação produtiva sejam alteradas, principalmente no que diz respeito a este setor econômico, haja vista que com novas dinâmicas oriundas desse corredor rodoviário no estado poderá fortalecer o setor do turismo e da logística, como apontado por Camilo Pereira *et. al.* (2021).

Gardin (2008), baseando-se em um planejamento quinzenal (2000 a 2015), os principais corredores logísticos da exportação agroindustrial se dirigiam para o porto de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Enquanto as atividades produtivas das porções sul e central do estado se dirigiam para o porto do Paraná, as regiões norte e central escoavam sua produção para o estado de São Paulo.

Ao que tudo indica, aquilo que foi analisado por Gardin (2008) se sustenta até os dias de hoje. A partir da análise do relatório da FAMASUL (2023), os fluxos de transporte de cargas do estado continuam se dirigindo em sua maioria para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR) por meio do modal rodoviário. A hidrovia do rio Paraguai também escoa parte da carga sul-mato-grossense, no entanto, em volumes muito menores do que as observadas nas rodovias do estado.

As ferrovias Ferronorte e Novoeste cortam parte do estado. No passado a Novoeste era chamada de Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB) e ligava os municípios de Bauru (SP) até Corumbá (MS), tendo um ramal de Campo Grande (MS) até Ponta Porã (MS). Após a abertura econômica brasileira a partir da década de 90, diversas operações do Estado passaram para as mãos da iniciativa privada. A antiga ferrovia NOB passou a ser administrada pela empresa privada Novoeste em 1996, mas ao baixo investimento em manutenção até os dias de hoje resulta na subutilização desse modal de transporte, uma vez que apresenta baixa confiabilidade.

A Ferronorte, por outro lado, representa o maior volume de carga transportada dentro do MS segundo o relatório da FAMUSUL (2023). Os principais produtos transportados na Ferronorte são a celulose, o álcool, o milho e a soja, enquanto a Novoeste transporta minério de ferro e manganês para serem exportados por meio da hidrovia do rio Paraguai.

A trajetória de estado tendo como base a produção e a consolidação de suas infraestruturas de transportes, evidencia a inserção do território estadual à economia nacional e internacional. Essa configuração é o resultado de um longo processo histórico do desenvolvimento regional brasileiro.

Assim, o próximo capítulo visa aprofundar a compreensão sobre como estado se inseriu nessa dinâmica do desenvolvimento regional e quais foram os impactos das ações governamentais em sua estrutura socioeconômica.

CAPÍTULO 2 – POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E SEUS IMPACTOS EM MATO GROSSO DO SUL

No início do século XX, a economia mundial passou por transformações que resultaram em alterações significativas na política e na economia do Brasil. A produção industrial dos Estados Unidos superou a dos países europeus, o que provocou mudanças na divisão internacional do trabalho, e a economia capitalista enfrentou uma de suas piores crises: a Crise de 1929 ou Grande Depressão.

Para Barat (2007a), a indústria europeia dependia de bens primários devido às limitações de recursos naturais em seu território. Durante o século XIX, a produção industrial dos países europeus dependeu de um sistema de exploração em escala internacional, no qual o comércio se pautava pela troca de bens primários por manufaturados.

Essa primeira fase da divisão internacional do trabalho promoveu, em certa medida, o desenvolvimento dos países periféricos exportadores de matéria-prima industrial. No entanto, suas infraestruturas de integração territorial eram traçadas para atender a exportação desses recursos e, portanto, ligavam o interior produtivo aos portos, possibilitando maior fluidez de mercadorias.

A economia brasileira, naquele momento, era orientada pela produção de bens primários para o comércio externo com as indústrias inglesas e norte-americanas. Segundo Barat (2007a), as infraestruturas de transporte, especialmente o padrão ferrovias-portos, foram criadas para atender à relação comercial de exportação de bens primários e ao consumo de bens industriais nas regiões mais desenvolvidas do país. O comércio interno se dava predominantemente por meio da navegação de cabotagem entre os portos costeiros e internos, mas essa atividade não poderia ser traduzida como uma navegação comercial interna expressiva.

Essa configuração econômica e infraestrutural, orientada para o mercado externo, evidenciava a profunda desarticulação regional no território. A ausência de uma rede de transportes que conectasse as regiões do país revelava não apenas uma escolha econômica, mas a fragilidade do Estado em organizar e integrar o território com vistas ao desenvolvimento econômico nacional.

A diversidade de paisagens, aspectos históricos, econômicos e sociais regionais do Brasil sempre demandou um esforço para sua organização. No entanto, esse processo se mostrou bastante frágil ao longo da história do país.

Para Affonso da Silva (2014) houve pouca atuação do Estado no planejamento regional brasileiro antes do século XX. Até então, o Estado estava estruturado por meio de oligarquias

rurais, em um modelo político e econômico pautado pelo liberalismo clássico, em que as perspectivas de planejamento e desenvolvimento não ganharam espaço. Somente a partir da Revolução de 1930, com a criação do Estado Novo e a modernização do aparelhamento estatal, o país começou a experimentar um certo grau de modernização e desenvolvimento planejado.

Santos e Silveira (2001) afirmam que a ideologia do planejamento estatal e do crescimento econômico foi amplamente difundida em âmbito internacional no pós-guerra, norteando as políticas públicas que visavam à remodelação dos territórios como um espaço nacional, econômico, social e político.

Para Cano (2007), a economia brasileira no início do século XX era pautada por complexos regionais que funcionavam como "arquipélagos econômicos", com suas próprias dinâmicas produtivas e comerciais vinculadas principalmente aos mercados externos. O Nordeste exportava açúcar e algodão, o Sul tinha uma integração parcial com as antigas áreas de exploração de metais preciosos, e o Sudeste dependia da produção e exportação do café.

Além disso, o autor argumenta que esse isolamento regional era ainda mais acentuado pela "quase ausência de meios ágeis de comunicação terrestre entre as várias regiões" (Cano, 2007, p. 62). Diante desse contexto, faltavam estímulos para romper o isolamento regional do país, o que só viria a ocorrer com o avanço do desenvolvimento industrial a partir do século XX.

De acordo com Lacerda *et al.* (2010), a crise da exportação do café brasileiro, a Grande Depressão de 1929 e o pós-guerra fizeram com que a dinâmica agroexportadora do país deixasse de determinar seu destino. Essa crise levou ao deslocamento do setor agroexportador para o industrial e, consequentemente, à formação de uma economia nacional, onde a periferia importava bens manufaturados de São Paulo e este, por sua vez, comprava alimentos e matérias-primas daquelas regiões (Cano, 2007).

Nesse contexto, Barat (2007a) argumenta que, nesse período, ocorreu uma transição de uma economia nacional aberta e dependente do mercado externo para um modelo econômico fechado, com forte atuação do Estado, que viria a subsidiar o desenvolvimento industrial brasileiro.

A partir dessa industrialização, as infraestruturas de transporte existentes no país começaram a se tornar uma barreira para o desenvolvimento nacional, pois houve uma deterioração do modelo "ferrovia-porto" com o declínio das exportações e a incapacidade desses sistemas de promoverem a formação de um mercado interno. Diante disso, as infraestruturas de transporte rodoviário passaram a ser vistas como um meio necessário para a integração regional a partir dos anos 1930.

Ao estudar as ações da Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), Araújo (2021, p. 116). afirma que: “O desenvolvimento regional no Brasil, desde 1943 até o final do regime militar brasileiro, em 1985, era uma questão de Estado”. As intervenções federais executadas por meio da SUDECO foram decisivas para a ocupação territorial e para o desenvolvimento econômico regional.

Affonso da Silva (2014) afirma que a principal mudança sobre o desenvolvimento regional ocorreu com a Constituição de 1946, que marcou o fortalecimento do federalismo e a adoção de mecanismos de coordenação nacional. Além disso, a autora aponta que o auge das políticas de desenvolvimento nacional e regional do país ocorreu entre 1964 e 1979.

Para Barat (2007b), a Constituição de 1946 estabeleceu sistemas de financiamento que possibilitaram o avanço e a consolidação de infraestruturas de transporte. O objetivo era diminuir as disparidades regionais de forma sustentada por meio de Fundos Vinculados, incidentes sobre usuários das infraestruturas e dos serviços públicos oferecidos. Os fundos advinham do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, Taxa Rodoviária Única, Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas, adicional ao Frete de Renovação da Marinha Mercante e Taxa de Melhoramentos dos Portos.

Diversas políticas públicas surgiram com a mudança constitucional, como o Plano SALTE (1946-1950), o Programa de Metas do Governo Kubitschek (1956-1960), o Programa Estratégico de Desenvolvimento (1968-1970) e o Plano de Metas e Bases do Governo Médici (1971-1973). Nesse contexto, Barat (2007a) argumenta que, apesar das diferenças nas posturas ideológicas e políticas ao longo dos anos subsequentes, a atuação do Estado permaneceu a mesma por meio de investimentos no desenvolvimento dos setores de infraestruturas de transporte, energia e telecomunicação com vista ao desenvolvimento nacional.

Durante o governo de Juscelino Kubitschek, o Plano de Metas tinha como objetivo a expansão dos serviços básicos de energia e transporte, o desenvolvimento da indústria de base, o fortalecimento da agricultura, a valorização do trabalhador, o acesso à educação e o planejamento regional e urbano (Silva; Abrita, 2017). O deslocamento da capital do Brasil do Rio de Janeiro para Brasília também representou uma das metas mais ambiciosas, marcando o processo de integração e desenvolvimento nacional dentro do ideário desenvolvimentista.

Segundo Abreu (2001), o Plano de Metas marcou uma forte atuação do Estado na integração do país por meio da consolidação de vias de integração, notadamente o sistema rodoviário, e na atração de empresários estrangeiros, seus capitais e tecnologias. A partir de

Brasília, houve a construção de uma malha rodoviária visando integrar o território a partir do novo centro político.

A consolidação desse modelo de desenvolvimento demandou a criação de órgãos específicos para implementação das diretrizes nacionais. No caso do espaço que hoje compreende o MS, a institucionalização do planejamento ocorreu com a criação da SUDECO em 1967 como principal executor das políticas que visavam a integração e o desenvolvimento da região.

Para Abreu (2001), a política governamental voltada para a agricultura foi um dos principais condicionantes de transformação no espaço sul-mato-grossense. As estratégias governamentais visavam não apenas a ocupação dos "vazios" demográficos, como também a orientação da produção para atender demandas capitalistas do mercado externo.

A estratégia adotada favoreceu a implantação de um modelo de expansão agronegócio sobre grandes propriedades, com alta eficiência e localizado ao longo dos novos eixos rodoviários. Embora houvesse o discurso sobre o papel colonizador dos "vazios" demográficos, essas políticas priorizaram o fortalecimento do capital a partir das fazendas comerciais objetivando com isso o "crescimento da produção a curto prazo e à contribuição significativa para o crescimento do Produto Interno Bruto" (Abreu, 2001, p. 71)

Dadas estas premissas iniciais, este capítulo objetiva revisar as principais políticas públicas de desenvolvimento regional do Centro-Oeste com foco para o Mato Grosso do Sul e como elas impactaram o estado, considerando a atuação do Estado e os investimentos em infraestrutura de modo a promover a integração territorial. Posteriormente, será dada atenção à Política Nacional de Desenvolvimento Regional, ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e ao Programa de Infraestrutura Logística (PIL).

2.1 Planejamento regional e a expansão da fronteira agrícola: os Programas da SUDECO e a inserção de Mato Grosso do Sul na economia nacional a partir de 1967

Durante o regime militar, a atuação do Estado no planejamento regional se intensificou. A SUDECO fez parte das políticas de desenvolvimento regional, assim como a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), da Amazônia (Sudam) e da Região Sul (Sudesul).

Estabelecida em 1967, durante o governo de Arthur Costa e Silva, a SUDECO sucedeu a Fundação Brasil Central, que havia sido instituída no contexto da "Marcha para o Oeste" do governo de Getúlio Vargas. Sua responsabilidade era elaborar estudos e gerir programas que visavam desenvolver o potencial econômico regional por meio de ações planejadas.

A SUDECO utilizou a política desenvolvimentista para priorizar “investimentos em setores que dinamizassem a agricultura de exportação, a pecuária, o extrativismo e a atividade mineradora” (Silva; Abrita, 2017, p. 254), resultando na ampliação da fronteira agrícola e na instalação de modelos agroindustriais. Segundo os autores:

> Esse novo padrão produtivo (re)configurou a organização espacial do campo no CO para atender aos interesses do capital industrial, que alterou as relações de trabalho, a produção, as técnicas de trabalho, a estrutura fundiária, a prestação dos serviços e as vias de comunicação, transporte e circulação, revelando, à luz das políticas de desenvolvimento nacional, um modelo de organização da agricultura subordinado à indústria. (Silva; Abrita, 2017, p. 3)

Em Abreu (2001, p. 63) entendemos que foi dado “prioridade à orientação de uma política rodoviária de eixos de penetração, voltada para a [...] integração e o escoamento da produção, ligando a Região a São Paulo” Nessa perspectiva, Silva e Abrita (2017) ressaltam que a região apresentava uma infraestrutura precária, o que impedia sua efetiva integração territorial e econômica com o restante do país.

É interessante salientar que, no âmbito brasileiro, o salto rodoviário ocorreu nos anos sessenta e setenta e teve como função a integração dos diferentes mercados nacionais (Abreu, 2001). Para Barat (2007b), a rodovia se apresentou como um modal com baixo custo de implementação e manutenção, rápida construção e que se alinhava com a expansão da indústria automobilística no país.

Ainda conforme Abreu (2001), diferentemente de outras superintendências, a SUDECO não foi beneficiada por leis de incentivos fiscais, o que tornava seu orçamento dependente de repasses do Governo Federal.

Já para Santos e Missio (2020), os principais programas que impactaram o atual estado de MS sob a tutela da SUDECO foram: o Plano de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), o Plano de Desenvolvimento Econômico e Social para o Centro-Oeste (PLADESCO), o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO), o Programa de Desenvolvimento do Pantanal (PRODEPAN) e o Programa de Desenvolvimento da Grande Dourados (PRODEGRAN).

Quadro 01: Principais Programas que impactaram o Mato Grosso do Sul sob tutela da SUDECO

Programa	Criado	Objetivos	Destinação dos Recursos	Principais Resultados
PRODOESTE Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste	Decreto Lei nº1.191 de 1971	Construir uma rede rodoviária e vicinal, além de silos, armazéns, usinas de beneficiamento, frigoríficos e obras de saneamento. Expandir a fronteira agrícola no sul de MT, GO e DF.	A maior parte dos recursos destinaram-se para infraestruturas rodoviárias. No território sul-mato-grossense foram priorizadas a BR-163, a BR-262 e a BR-376.	O programa possibilitou a expansão da fronteira agrícola e transformou a região de Dourados em cliente de multinacionais.
PLADESCO Plano de Desenvolvimento Econômico e Social para o Centro-Oeste	O 1º PLADESCO foi elaborado pela SUDECO em 1973.	O programa visava criar um planejamento de ações de médio e longo prazo baseado em diagnósticos e prognósticos da região. O objetivo era impulsionar as potencialidades da região visando aumentar a produção, como a soja e minérios, para exportação.	O setor de infraestrutura de transporte foi prioritário. A abertura de vias de integração objetivava melhorar a circulação de mercadorias, serviços e pessoas em uma região com baixa e precária infraestrutura.	O PLADESCO organizou o avanço do capital sobre a região por meio de incentivos fiscais, financiamentos a juros baixos e sem riscos, além da ampliar a rede rodoviária regional. Como resultado, houve na região de Corumbá à tecnificação da pecuária e à industrialização da carne.
PRODEPAN Programa Especial de Desenvolvimento do Pantanal	Elaborado para ser executado em 1974, mas só foi efetivado em 1975.	O objetivo deste programa era fomentar um polo de desenvolvimento da região do Pantanal Mato-Grossense e sua integração à economia nacional.	Foram definidos cinco linhas de ação, mas os investimentos voltaram-se prioritariamente para a infraestrutura rodoviária, além de melhorias na navegação e ferrovias.	As ações realmente efetivadas se concentraram no apoio à expansão da pecuária extensiva e da indústria da carne e seus derivados. O setor de infraestrutura de transportes apresentou inúmeros problemas, mas direcionaram-se para as obras como a BR-262, ligando Campo Grande a

				Corumbá, construção da ponte no Porto da Manga e a construção da Transpantaneira, ligando Cuiabá ao município de Corumbá.
POLOCENTRO Programa de Desenvolvimento dos Cerrados	Criado pelo Decreto Lei nº 75.320 de 1975	Objetivava a ocupação de áreas do Planalto Central a partir da expansão da fronteira agropecuária e a consolidação da região na produção de bens primários. Em suma, visou promover e modernizar a produção agropecuária, mas enfrentou dificuldades por conta dos solos ácidos e da precariedade infraestrutural.	Embora o foco do programa não fosse o desenvolvimento de infraestruturas de transporte, ele atuou neste setor para atingir seus objetivos primários, uma vez que a falta de infraestruturas adequadas de integração territorial dificultaria a expansão agropecuária.	O programa previa o melhoramento da BR-262, entre Campo Grande Três Lagoas, e de trechos da antiga MT-428 (MS-395), entre Três Lagoas e Bataguassu. Ademais, estavam previstos financiamentos para estradas rurais e redes de energia. Foram implementados 228km de estradas vicinais com investimentos efetivos de US$ 2,12 milhões.
PRODEGRAN Programa Especial de Desenvolvimento da Grande Dourados	Criado por meio da Exposição de Motivos CDE nº 007 de 1976.	Visava estimular a potencialidade agrícola da região da Grande Dourados por meio da expansão da fronteira agrícola, de incentivos financeiros e técnicos para modernização e inserção de novas culturas e agroindústria.	Foram desenvolvidos 83 projetos, sendo 7 destinados a integração da região por meio de infraestruturas de transporte. A eletrificação rural recebeu o maior volume de recursos, seguida por transportes e armazenagem.	O programa foi considerado o "mais exitoso" (Santos, Missio, 2020). Santos (2011), no entanto, aponta que o programa alcançou parcialmente seus objetivos, levando a modernização agrícola apenas de uma parte da região. O incremento produtivo foi mais pela ampliação de terras do que pela modernização em si. Dos 294 km de

				rodovias previstos, apenas 198,7 km foram executados nas cidades de Caarapó, Dourados, Maracaju e Ponta Porã.

Fonte: Abreu (2001), Santos e Missio (2020) e Silva (2011). Organizado pelo autor

.

2.2 O declínio do modelo desenvolvimentista, o desmonte institucional e a retomada das políticas de desenvolvimentos regionais entre 1980 e 2004

À medida que as vias de integração do território se consolidaram, ampliou-se a inserção do Mato Grosso do Sul na divisão regional do trabalho. O estado se inseriu como uma região produtora de bens agropecuários para exportação, receptora de migrantes e consumidora de bens industrializados provenientes do Sudeste, o que já se estabelecia desde as políticas de integração regional de Getúlio Vargas.

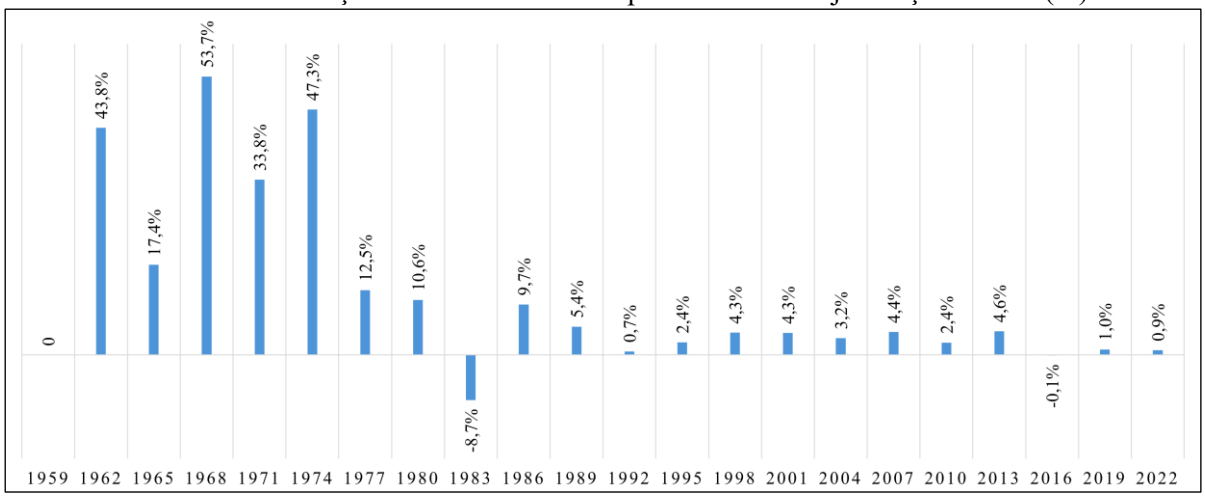
Esse modelo de desenvolvimento nacional, pautado por meio de projetos de desenvolvimento regionais, entrou em crise a partir de 1970. Santos e Missio (2020, p. 932) asseguram que a "crise internacional do petróleo e a crise do endividamento público associadas a baixas taxas de crescimento", puseram fim nas políticas de desenvolvimento regional. Os autores concluem que, no período de 1985 a 1995, "não houve a implementação (sob o ponto de vista dos estudos de desenvolvimento regional brasileiro) de políticas expressivas de desenvolvimento regional" (2020, p. 932).

Para Barat (2007b), as mudanças político-econômicas, provocadas a partir da crise do petróleo e a adoção do modelo neoliberal, contribuíram para a estagnação econômica vivenciada no Brasil entre 1980 e 2004. A atuação do Estado no desenvolvimento regional e nacional adotado a partir da CF/88 pautou-se por políticas públicas de curta duração, por meio dos planos plurianuais (PPA) que inviabilizavam a continuação do modelo nacional desenvolvimentista observado no passado.

Lacerda *et al*. (2010) caracterizam a chamada década perdida "pela queda nos investimentos e no crescimento do PIB, pelo aumento do déficit público, pelo crescimento das dívidas externa e interna e pela ascensão inflacionária" (Lacerda *et al*., 2010, p. 143) resultando em um cenário que dificultava a continuidade dos projetos desenvolvimentistas por parte do Estado. A crise econômica do período resultou, portanto, na queda do principal agente financiador do desenvolvimento do país.

Ao analisar os investimentos no modal rodoviário, Barat (2007b) constatou que eles atingiram seu maior valor entre 1973 e 1975, mas declinaram a partir daquele momento, registrando taxas menores nas décadas de 1980 e 1990. Segundo o autor, a explicação para essa redução reside nas mudanças de governo, no quadro recessivo do período e na promulgação da Constituição de 1988, que extinguiu o Fundo Rodoviário Nacional sem criar alternativas de financiamento. Isso também pode ser evidenciado a partir dos dados da evolução da infraestrutura rodoviária disponibilizadas pelo Governo Federal.

Gráfico 2 - Evolução da malha rodoviária pavimentada sob jurisdição federal (%)



Fonte: Brasil, 2025; elaborado e adaptado pelo autor

Esse cenário abriu espaço para um novo modelo em oposição ao Estado desenvolvimentista. As ideias neoliberais passaram a orientar as políticas do país ao defender a abertura comercial, a privatização de empresas estatais e a desregulamentação do mercado como solução ao problema econômico e fiscal enfrentados.

Para Affonso da Silva (2014), a reforma Collor extinguiu diversas autarquias e fundações públicas nos anos 1990 como parte do processo de "enxugar" o aparelho estatal, incluindo as superintendências de desenvolvimento que eram os principais executores das políticas do desenvolvimento em âmbito regional. A SUDECO, por exemplo, foi extinta devido à escassez de seus recursos e à sua incapacidade de atuação no desenvolvimento regional (Silva; Abrita, 2017).

Assim, Affonso da Silva (2014) e Barat (2007b) se complementam ao apontarem que os planos de desenvolvimento nacional e regional do passado, que definiam visões estratégicas de longo prazo, foram substituídos por visões de curto prazo fundamentadas, principalmente, pela aplicabilidade orçamentária dos Planos Plurianuais. Sucederam políticas de desenvolvimento mais modestas e a adoção de modelos de concessões e privatizações em oposição ao que se observava no nacional desenvolvimentismo.

O planejamento regional foi retomado a partir 1996, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), por meio da política dos "Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento", que teve início com o programa Brasil em Ação no PPA 1996-1999. O objetivo desse programa era gerenciar e organizar os recursos públicos, com projetos focados na integração nacional (Santos; Missio, 2020).

No tocante a isso, Santos e Missio (2020), os projetos programados para o Mato Grosso do Sul (MS) visavam a recuperação das BR-364 e BR-163, a construção da estrada de ferro Ferronorte, a conclusão da hidrovia Tietê-Paraná e a implantação do gasoduto Brasil-Bolívia. Com exceção do gasoduto, todos os demais projetos tinham o objetivo de escoar a produção regional.

Essas políticas resultaram no PPA 2000-2003, denominado Avança Brasil, ainda sob o governo de Fernando Henrique Cardoso. Conforme Abreu (2001, p. 298), ambas as políticas "estão calcadas na promoção do crescimento econômico para viabilizar o chamado desenvolvimento sustentável". O conceito de sustentabilidade, nesse contexto, era compreendido como uma forma de racionalizar os recursos naturais disponíveis e promover o avanço econômico sem comprometer as futuras gerações.

Para Santos e Missio (2020), os dois projetos de desenvolvimento buscaram reduzir as desigualdades regionais por meio de investimentos públicos e privados. No MS, o PPA Avança Brasil concentrou-se na continuidade dos projetos do PPA Brasil em Ação, principalmente na construção do gasoduto, na hidrovia e na finalização da ferrovia Ferronorte. O autor aponta, contudo, que, embora esses projetos tenham viabilizado as vantagens competitivas do território, reforçaram também as desigualdades regionais ao privilegiar áreas com uma matriz produtiva já instalada.

A lógica dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento partia de uma perspectiva econômica de inserção do território no mercado internacional, o que nem sempre se traduziu em desenvolvimento social para as regiões (Affonso da Silva, 2014). Esses projetos priorizaram áreas com potencial para a exportação, aprofundando um modelo que beneficiava lugares com maior dinamismo econômico em detrimento daqueles com menor.

Para Abreu (2001), ao analisar o discurso do desenvolvimento sustentável como base nas políticas de crescimento econômico pós-SUDECO, presente no PPA 2000-2003, indica que estava presente uma lógica econômica que criava um ambiente favorável aos investimentos privados e não necessariamente a uma política social e econômica regional.

Com a transição do governo de Luís Inácio Lula da Silva em 2003, a temática regional voltou a ganhar espaço na agenda governamental, porém sob uma nova ótica. Buscava-se superar a visão focada em eixos logísticos e avançar na formulação de uma política que considerasse a diversidade do território de forma mais multiescalar e inclusiva. Inicia-se o debate para a construção da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) com vista a "[...] conferir ao planejamento regional um caráter de centralidade no tocante às políticas públicas" (Affonso da Silva, 2014, p. 7)

2.3 Entre o planejamento e a execução: a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e os impactos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Mato Grosso do Sul

A Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), embora prevista no PPA 2004-2007, foi efetivamente criada por meio do Decreto nº 6.047/2007 (Brasil, 2007) durante o segundo mandato do presidente Luís Inácio Lula da Silva. Sua finalidade era a formulação de ações, em cooperação com as diferentes esferas federativas e com o setor privado, para reduzir as desigualdades sociais e promover a equidade no acesso a oportunidades de desenvolvimento, resultando em um crescimento econômico sustentável. Suas fontes de financiamento estavam alicerçadas no Orçamento Geral da União, Fundos Constitucionais de Financiamento, Fundos de Desenvolvimento (Nordeste, Amazônia e Centro-Oeste), outros fundos federais para a redução de desigualdades regionais, recursos de agentes financeiros oficiais, incentivos e benefícios fiscais (Brasil, 2007).

De acordo com Affonso da Silva (2014), o PNDR constituiu uma abordagem inovadora ao transcender o foco convencional das políticas de desenvolvimento regional. O programa visava uma nova tipologia por meio de indicadores de rendimento familiar e do Produto Interno Bruto (PIB), o que permitiu um diagnóstico mais preciso das desigualdades do território brasileiro. O objetivo dessa metodologia era direcionar as ações governamentais de forma mais precisa, analisando a problemática do desenvolvimento regional a partir de uma perspectiva multiescalar de ações macro e microrregionais.

Santos e Missio (2020) reportam que o PNDR propôs três planos macrorregionais que incluíam o Mato Grosso do Sul, além de outras sub-regiões consideradas estratégicas e prioritárias no Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira. Mato Grosso do Sul, considerando sua extensa faixa de fronteira com o Paraguai e a Bolívia (conforme pode ser visualizado no Mapa 01, p. 18), assumiu uma relevância estratégica dentro do programa.

Conforme aponta Affonso da Silva (2014), o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PDCO) o principal instrumento das ações do PNDR. As ações vinculavam-se em uma análise detalhada da região, apontando os desafios e os pontos fortes. Uma ênfase particular foi dada à necessidade de promover a integração físico-territorial do Centro-Oeste com o restante do Brasil e com a América do Sul, o que demandaria grandes investimentos em logística e infraestruturas de transportes. Esses objetivos se alinhavam aos interesses do MS.

No entanto, foram observados dois problemas na execução do programa. Em primeiro lugar, o PNDR foi sobreposto por outras políticas públicas de âmbito nacional, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Com seu volume de recursos e a priorização de grandes projetos de infraestrutura, o PAC canalizou a maior parte dos investimentos e da atenção do Governo Federal.

Em segundo lugar, o PNDR não forneceu instrumentos de execução e orçamento viáveis para sua concretização. O Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR), previsto desde o PPA 2004-2007, não prosperou. Ele foi barrado por diversos estados que optaram por outras formas de transferência de recursos ou preferiram manter a guerra fiscal como fator de atração de investimentos.

Assim como o PNDR, a reconstituição da SUDECO em 2009 apresentou problemas muito semelhantes, sendo pouco efetiva no desenvolvimento regional. Affonso da Silva (2014) corrobora que a superintendência foi recriada com um corpo técnico reduzido e dotação orçamentária insuficiente, o que comprometeu a capacidade de cumprir suas atribuições. A efetividade do planejamento regional proposto no âmbito da PNDR foi consideravelmente reduzida, permanecendo mais como um avanço conceitual do que como uma política pública efetiva.

Nesse contexto, o instrumento que de fato centralizou as ações governamentais foi o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007 por meio do Decreto nº 6.025/2007, com investimentos iniciais previstos em R$ 503,9 bilhões para o período de 2007 a 2011 no governo do presidente Luís Inácio Lula da Silva. O objetivo do programa era acelerar o crescimento econômico do país por meio de investimentos em infraestrutura logística, energética, social e urbana (Dantas; Souza, 2016).

As propostas e medidas do PAC representaram mudanças significativas no cenário político brasileiro, fortalecendo o papel do Estado no desenvolvimento econômico. De acordo com Souza e Abreu, “a política implementada pelo Governo petista vislumbra horizontes bem distintos aos apontados durante o Governo de FHC (1996-2002)” (Souza; Abreu, 2012, p. 5), pois previa a atuação do Estado na expansão e manutenção de infraestruturas, além do estímulo ao crédito e ao financiamento.

A previsão de investimentos do PAC para o Mato Grosso do Sul era de R$ 9,5 bilhões, mas esse valor sofreu alterações e, em dezembro de 2010, atingiu R$ 13,6 bilhões (Souza; Abreu, 2012). Dos investimentos previstos para o estado, os eixos de energia e logística concentraram a maior parcela do total (Dantas; Souza, 2016). Até 2009, os municípios

contemplados pelo programa eram Campo Grande, Corumbá e Dourados. A partir daquele ano, no entanto, apenas oito municípios não estavam inseridos no programa federal.

Segundo os autores, o primeiro PAC investiu efetivamente R$ 7,7 bilhões em obras de energia, infraestrutura social e urbana, saneamento básico e habitação no Mato Grosso do Sul. No eixo de logística, foram investidos aproximadamente R$ 2 bilhões em pavimentação, reforma e manutenção de rodovias federais, obras na hidrovia Paraguai-Paraná e novos ramais ferroviários.

O segundo PAC foi instituído por meio do Decreto nº 7.470/2011. Conforme destacam Cardoso Júnior e Navarro (2016), o PPA previa um orçamento inicial de R$ 1,008 trilhão para o período de 2011 a 2014.

A maioria das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foram financiadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e, em menor grau, pelo Estado (Dantas; Souza, 2016).

Para Souza e Abreu (2012) os recursos provinham da União, de capitais de empresas estatais e de investimentos privados com incentivo público. De acordo com o relatório anual do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES), o banco participou de 503 projetos, desembolsando R$ 104,8 bilhões em investimentos entre 2007 e 2011. Desse total, aproximadamente 80% estavam vinculados ao eixo de energia em escala nacional. A tabela 01, a seguir, demonstra o expressivo volume de recursos destinados aos projetos das regiões Norte e Nordeste, em contraste com as demais regiões do país.

Tabela 01: Desembolso do BNDES para projetos do PAC 2007-2011 em milhões de reais

Eixos	Norte	Nordeste	Sudeste	Sul	Centro-Oeste	%
Energia	20.095	22.342	9.716	7.243	4.457	80,6
Logística	58	2.299	7.646	807	251	12,5
Infraestrutura Social e Urbana	204	543	5.714	558	91	6,8
Administração Pública	4	24	24	14	16	0,1

Fonte: Relatório Anual do BNDES, 2011; organizado pelo autor

Outro dado interessante é o desembolso do BNDES em infraestrutura em bilhões de reais entre 2009 e 2013. A tabela 02 a seguir demonstra o grande volume de recursos destinados

a diferentes setores de infraestrutura, com ênfase no crescente valor destinado à infraestrutura de transporte – notadamente no modal rodoviário.

Tabela 02: Desembolso do BNDES para Infraestruturas em Bilhões de Reais

Setor	2009	2010	2011	2012	2013
Atv. aux. Transportes	2,1	3	3,5	4,7	7,8
Construção	2	1,3	0,7	0,9	1,5
Energia elétrica	14,2	13,6	16	18,9	19,9
Outros	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01	< 0,01
Outros transportes	9,7	3,4	3,5	3,7	4,1
Serviços de utilidade pública	1,5	1,9	1,9	2	2,1
Telecomunicações	3,8	2,1	3,1	4,8	2,7
Transporte ferroviário	1,8	1,2	1,4	2,4	2,7
Transporte rodoviário	13,7	25,9	26	15,5	21,2
Total	48,7	52,4	56,1	52,9	62,2

Fonte: Relatório Anual do BNDES, 2013; organizado pelo autor

O estudo realizado por Silva, Martins e Neder (2016), analisou o grau de investimento em infraestrutura de transporte e o crescimento econômico do PIB *per capita* nos estados brasileiros no âmbito do PAC, visando entender a dinâmica regional. Os autores constataram uma correlação positiva entre essas duas variáveis para o período de 1986 a 2009, ressaltando que:

> [...] quanto maiores forem esses gastos, menores serão os custos das empresas, maior a produtividade e, consequentemente, maior o crescimento do produto per capita das economias. Como pode ser observado na Tabela 2, em média, um aumento de 10% nos gastos dos estados em infraestrutura de transportes é responsável por um aumento de taxa de crescimento do produto per capita de 0,08%. (Silva; Martins; Neder, 2016, p. 853)

Ao analisar o impacto do PAC na economia entre 2007 e 2009, em comparação com o período anterior (2004 - 2006), Silva, Martins e Neder (2016) concluíram que houve uma elevação na média anual dos investimentos, na porcentagem do PIB nacional. Isso pode ter contribuído para manter o crescimento econômico do país durante a crise mundial. No entanto, essa elevação não foi significativa para a taxa de crescimento do PIB *per capita* dos estados.

Os autores criticaram a concentração de investimentos em locais com economias mais consolidadas, o que dificultou a redução das disparidades econômicas regionais. Eles concluíram que não houve mudanças significativas entre o PAC I e o PAC II em relação ao grau de dispersão dos investimentos e a taxa de crescimento relativo dos estados.

Para Cardoso Junior e Navarro (2016), houve reflexos positivos no crescimento econômico do Brasil em ambos os PACs. Contudo, os autores argumentam que o programa não se tornou uma referência para investidores do setor privado devido à volatilidade econômica do país e à "[...] estrutura tributária socialmente regressiva, juridicamente confusa e onerosa dos setores produtivos [...]" (Cardoso Junior; Navarro, 2016, p. 5). Além disso, apontam que o PAC não foi planejado em sua origem, sendo conduzido e ajustado ao longo do tempo.

Dantas e Souza (2016), ao analisarem as ações executadas pelo PAC no eixo de infraestrutura logística e implementadas no MS, apontam que o programa se concentrou em projetos de infraestrutura, notadamente o rodoviário, com o objetivo de promover a integração regional, contemplando também projetos de ampliação ferroviária e dragagem da hidrovia Paraguai-Paraná. A BR-163 recebeu projetos de construção e recuperação da pavimentação asfáltica, bem como a construção dos anéis viários de Dourados e Campo Grande. Por sua vez, a BR-262 teve trechos rodoviários recuperados e a construção do anel viário de Corumbá. O PAC no "eixo de infraestrutura denominado logística, em Mato Grosso do Sul, o objetivo colocado é ampliar a integração com o Mercosul [...]" (Dantas; Souza, 2016, p. 86), como também o escoamento da produção regional para exportação.

Para os autores, houve uma mudança significativa no desenvolvimento de políticas públicas durante o Governo Lula com a retomada da atuação do Estado. Portanto, este período marca a retomada do investimento estatal em infraestrutura, contrastando com as políticas que caracterizaram o governo anterior do presidente Fernando Henrique Cardoso, na qual a atuação do Estado se fundamentou por meio das privatizações e concessões.

2.4 Descontinuidades e reorientações das políticas de fomento ao desenvolvimento Regional e à Infraestrutura a partir de 2012

Em 2012, durante o governo da presente Dilma Rousseff, o Programa de Investimento em Logística (PIL) foi lançado. De acordo com Fernandes (2018), o programa propunha um montante inicial de R$ 253 bilhões aplicados nos setores de transporte: rodovias, ferrovias, portos e aeroportos. Tratava-se de um programa de médio a longo prazo, com duração de 30 anos, em um sistema de concessões patrocinadas. Dentro deste contexto, o Programa contava com diversas inovações legais com o objetivo de facilitar a contratação e a execução de serviços, além de aperfeiçoar as agências estatais.

De acordo com o Relatório de Avaliação Anual do PPA 2012-2015, o objetivo do PIL era "dotar o país de um sistema de transporte adequado, após décadas de baixo investimento"

(Brasil, 2015, p. 315). O programa deveria estabelecer a capacidade de planejamento integrado dos diferentes modais de transporte, considerando as dinâmicas logísticas e produtivas do país. Para a execução do programa, algumas características foram definidas no PPA:

> As principais características do PIL envolvem investimentos concentrados nos primeiros cinco anos da concessão (grandes extensões de duplicações, contornos, travessias e obras de arte), realização de estudos ambientais pelo Governo Federal como forma de agilizar o processo de licenciamento ambiental, seleção do concessionário pela menor tarifa de pedágio ofertada, tráfego urbano não pedagiado e início da cobrança de pedágio após a implantação de 10% das obras de duplicação previstas nos Programas de Exploração de Rodovias (PER). (Brasil, 2015, p. 247)

Consoante com Santos e Missio (2020) e Fernandes (2018), no Mato Grosso do Sul (MS) estavam previstos projetos nos setores rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário. No entanto, apenas o projeto de concessão rodoviária da BR-163 à empresa CCR-MS-VIA foi, de fato, executado.

Outros projetos previstos para o Mato Grosso do Sul não avançaram para além da fase de planejamento devido a indefinições nos cenários político e econômico brasileiro. Nesse mérito, Fernandes (2018) ressalta que, destacam-se entre as iniciativas que não se concretizaram: a concessão das rodovias BR-262 e BR-267; a construção dos trechos ferroviários de Dourados (MS) a Estrela d'Oeste (SP) e de Maracaju (MS) a Paranaguá (PR); a implantação de nove aeroportos regionais (Campo Grande, Dourados, Corumbá, Três Lagoas, Costa Rica, Coxim, Bonito, Naviraí e Nova Andradina); e a construção de um terminal de uso privativo em Três Lagoas.

Com o *impeachment* da Dilma Rousseff a partir de golpe em 2016 e a ascensão de Michel Temer à presidência, diversas modificações legais ocorreram no sentido de acabar com a relação contratual estabelecida por meio do PIL. Para Fernandes, 2018, a Lei nº 13.334/2016 criou o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) para substituir o programa anterior. O Decreto nº 8.875/2016, por sua vez, revogou a política de livre acesso (*open access*) a rede ferroviária, que separava a construção e manutenção da operação ferroviária. Houve, ainda, corte dos investimentos em aeroportos de R$ 7,3 bilhões para R$ 2,4 bilhões e redução no número de projetos. Para o MS, os projetos de portos, aeroportos e ferrovias não constavam no rol do novo programa elaborado pelo Governo Federal.

De acordo Fernandes (2018), o único projeto instituído no âmbito do PIL em MS foi a concessão da BR-163, mas que teve seu sistema de financiamento alterado do modelo de concessão patrocinada, que proporcionava 70% dos recursos de investimentos por meio de

financiamento em instituições bancárias estatais, para o modelo de concessão por aporte público mediante fluxos aferidos que, na prática, reduziu a porcentagem dos financiamentos à iniciativa privada.

Essa dinâmica de reestruturação das políticas de fomento e desenvolvimento prosseguiu no governo subsequente. O II Plano Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) foi instituído em 2019, durante o governo de Jair Messias Bolsonaro, com o objetivo de promover o desenvolvimento e a qualidade de vida intrarregionais e inter-regionais; o acesso a oportunidades de desenvolvimento regionais; estimular a produtividade e o aumento da competitividade regional; e fomentar a agregação de valor e a diversificação em cadeias produtivas estratégicas para o desenvolvimento regional (Brasil, 2019).

Gumiero (2023) aponta que, embora o novo Decreto nº 9.810/2019 tenha garantido a continuidade do PNDR, havia a necessidade de fortalecimento institucional e de dotação orçamentária para sua efetiva execução por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR). O autor também destaca que a fusão dos Ministérios da Infraestrutura e das Cidades resultou nas articulações do desenvolvimento regional a partir de 2019. Segundo ele, a nova pauta do desenvolvimento regional, sob gestão do MDR, atuou sobre projetos de grande extensão e impacto, como a transposição do Rio São Francisco.

Sobre o Fundo Constitucional de Financiamento, criado em 1989, e seus mecanismos regionais, como o Fundo Constitucional de Desenvolvimento do Centro-Oeste, o autor afirma que, desde a sua criação, esses fundos atendem a uma "política de mercado fomentada pelos investimentos seletivos em projetos restringidos em territórios de alto dinamismo e alta renda." (Gumiero, 2023, p. 777).

Ao analisar as mudanças legais nos instrumentos de financiamento do PNDR, especificamente dos Fundos Constitucionais, Lopes, Macedo e Monteiro Neto (2021) concluíram que o papel atual desses fundos está direcionado para políticas de curto prazo, com menor foco no desenvolvimento regional. Seus recursos, muitas vezes, são destinados a investimentos em infraestruturas de transporte, comunicação e logística, visando atender à expansão do capital agroindustrial e mineral. Essa pressão pela realocação desses fundos para o setor de infraestruturas é uma forma de compensar a queda dos investimentos realizados pelo BNDES.

Analisando a relação entre a coalizão ruralista e o poder executivo sobre o desenvolvimento nacional entre 2019 e 2022, Silva (2024) aponta que os investimentos do BNDES nos setores de indústria, infraestrutura e serviços caíram aproximadamente 60%, enquanto os recursos destinados à agropecuária cresceram 58,7%. De acordo com o autor, as

ações macroeconômicas foram insuficientes para a manutenção do mercado interno brasileiro, resultando em uma diminuição do consumo, do emprego, da poupança e das taxas de investimento para além dos efeitos da pandemia da COVID-19.

A análise das políticas públicas de desenvolvimento regional e seus impactos em Mato Grosso do Sul mostram uma trajetória marcada pela subordinação do espaço regional aos interesses do desenvolvimento nacional. A desarticulação da região com a economia nacional começou a ser superada quando o planejamento passou a visar a integração do território como um projeto de nação.

A desarticulação do monopólio da Matte Laranjeira no início do século XX, a implementação da NOB como vetor político-econômico e a criação da CAND foram ações que reconfiguraram a estrutura econômica, política, social e espacial da região. Como aponta Santos (1977, p. 81): "a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial".

Entre 1960 e 1970, o modelo desenvolvimentista atingiu seu auge, o papel do Estado planejador foi intensificado por meio da atuação da SUDECO na região Centro-Oeste. Por meio de programas como o PRODOESTE, POLOCENTRO e PRODEGRAN, a SUDECO direcionou investimentos que consolidaram a expansão da fronteira agrícola e a modernização do território Sul-mato-grossense.

No final do século XX, a crise do endividamento público e a ascensão do neoliberalismo promoveram uma ruptura com o modelo anterior. O resultado foi a queda dos investimentos públicos em infraestruturas, o desmonte das instituições e a substituição de visões de longo prazo por ações de curta duração a partir dos planos plurianuais. As políticas subsequentes, como as Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, atuaram principalmente na criação de corredores logísticos a partir de áreas de maior dinamismo econômico. As políticas de desenvolvimento regional, portanto, perderam força no quadro geral de atuação Estado.

Os planos e investimentos do Estado por meio do PNDR, PAC e PIL sinalizaram uma possível retomada do papel do Estado como vetor do desenvolvimento econômico do país. Contudo, com o *impeachment* de Dilma Rousseff em 2016 e a ascensão de Michael Temer à presidência houve a alteração de diversas políticas, como a substituição do PIL pelo PPI que resultou no engavetamento de inúmeros projetos, como os que ocorreram no MS, com exceção da concessão da BR-163 à CCR-MS-VIA. Diante disso, observa-se um enfraquecimento das instituições de planejamento e do papel do Estado, que vem se distanciando do seu papel direto no vetor de desenvolvimento do país.

O capítulo subsequente se dedica a uma análise sobre a dinâmica de crescimento e desenvolvimento das regiões de planejamento do estado de Mato Grosso do Sul. Por meio da

utilização de um conjunto de indicadores socioeconômicos, buscar-se-á mensurar e interpretar as transformações ocorridas no território sul-mato-grossense no período analisado. A investigação tem como pilar central a relação entre essas transformações e a atuação do poder público, ao examinar como as políticas públicas implementadas podem ter ou não influenciado o desenvolvimento regional.

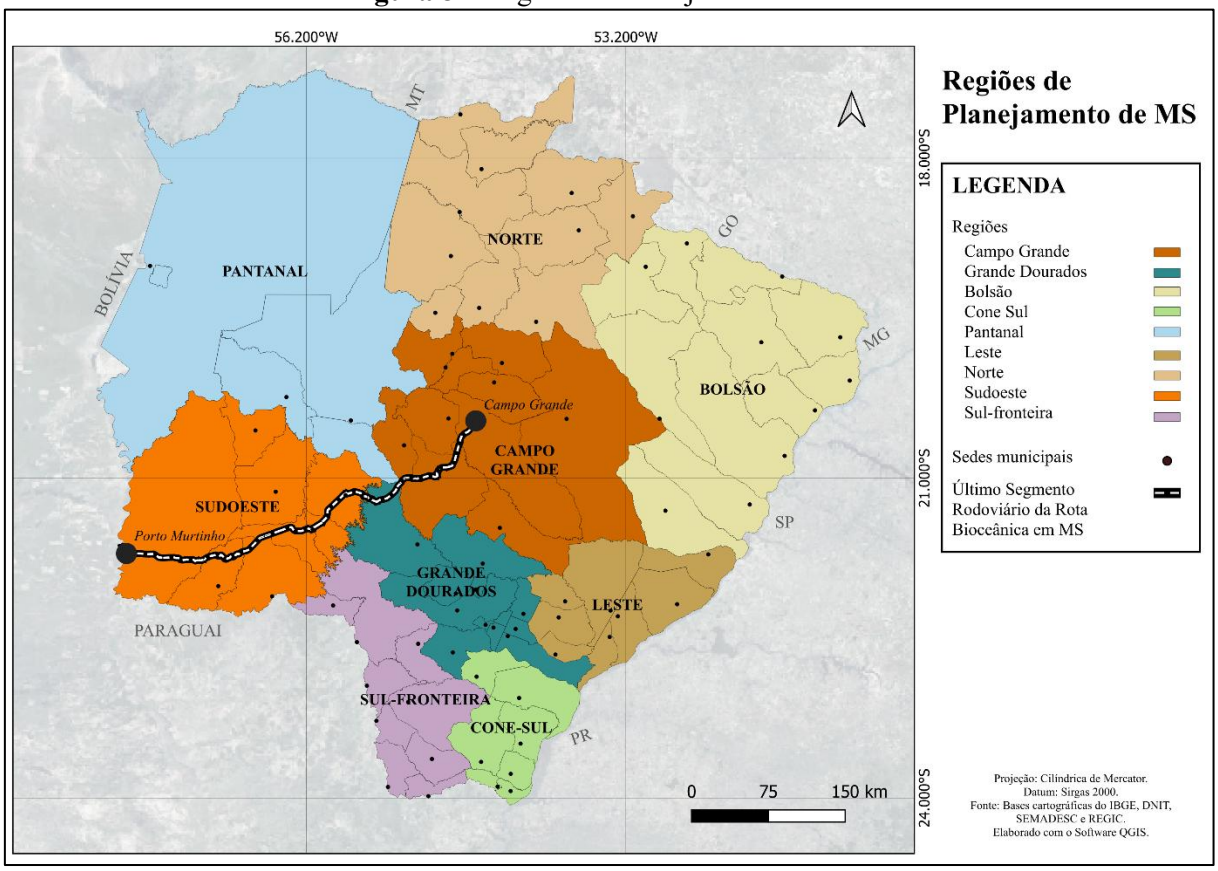
CAPÍTULO 3 – A REDE DE TRANSPORTES E AS DINÂMICAS ECONÔMICAS DAS REGIÕES DE DESENVOLVIMENTO DE MATO GROSSO DO SUL

Em 2015, o estado de Mato Grosso do Sul apresentou uma proposta de regionalização intitulada “Estudo da Dimensão Territorial do Estado de Mato Grosso do Sul: Regiões de Planejamento”. Elaborado pela Secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (SEMADESC), o documento adotou como princípio norteador a contribuição como referencial geográfico para o planejamento de políticas de desenvolvimento regional, com base em visões macroeconômicas e na organização do espaço territorial.

A metodologia adotada fundamentou-se em teorias dos polos de lideranças regional, homogeneidade regional e das regiões de planejamento, bem como na análise de dados produtivos e sociais. A partir disso, o estado foi regionalizado considerando a interdependência entre os municípios e seus centros polarizadores, definindo-se nove regiões de planejamento.

Dessa maneira, foram estabelecidas nove regiões de planejamento que apresentam certa capilaridade inter-regional com os principais eixos de ligação rodoviária do estado (BR-163, BR-262 e BR-267). O objetivo dessa organização foi instrumentalizar o planejamento do Estado visando com isso a redução das desigualdades regionais e o aproveitamento das potencialidades físicas e econômicas sul-mato-grossense. A seguir, é apresentada uma figura com as regiões de planejamento e seus municípios segundo a SEMADESC.

Figura 8 – Regiões de Planejamento de MS



Fonte: SEMADESC, 2015. Elaborado pelo autor.

A partir da compreensão espacial da regionalização proposta pela SEMADESC sobre as regiões de planejamento e, tendo como base a análise do documento original, foi elaborado um quadro síntese das características econômicas referentes a cada região, visando fundamentar as discussões subsequentes, de modo a definir e justificar nosso recorte espacial em exame (quadro 2).

Quadro 2 – Síntese das Características Econômicas das Regiões de Planejamento

Região	Características Regional	Polo
Região de Planejamento de Campo Grande	Apresenta-se como o centro econômico e populacional do estado, bem como concentra boa parte do PIB. É marcada por uma expressiva centralização das atividades industriais, financeiras, comerciais e de serviços na Capital.	Campo Grande
Região de Planejamento da Grande Dourados	Apresenta-se pela elevada produtividade agropecuária em soja, milho, cana-de-açúcar e bovinocultura de corte.	Dourados

Região de Planejamento do Bolsão	Tem passado por um processo de diversificação econômica, expandindo sua atuação para além das atividades agropastoris tradicionais. A estrutura industrial da região abrange os segmentos de cerâmica e olarias, produção de laticínios, indústria têxtil, além do setor de frigoríficos. Destaca-se, ainda, o forte desenvolvimento da agroindústria sucroalcooleira e da silvicultura.	Três Lagoas
Região de Planejamento do Cone-Sul	Estrutura-se na produção agropecuária de soja, milho e cana-de-açúcar, além da pecuária bovina de corte nos municípios de Naviraí e Itaquiraí. Apresenta também avicultura de corte nos municípios de Itaquiraí e Juti.	Naviraí
Região de Planejamento do Pantanal	Apresenta uma economia pautada no turismo ecológico, na mineração (principalmente manganês e ferro), no comércio transfronteiriço e na bovinocultura extensiva de corte.	Corumbá
Região de Planejamento Leste	Apresenta elevado potencial agropecuário favorecido pelas características naturais do solo, composto por Latossolo Vermelho-escuro. Embora a cultura da mandioca seja a principal atividade agrícola, a região também possui produções de cana-de-açúcar, soja, arroz, trigo, algodão e feijão. No setor industrial, a economia regional conta com estabelecimentos voltados ao processamento de soja, fabricação de açúcar e álcool, além de frigoríficos, laticínios, curtumes, fecularias e indústrias de confecção.	Nova Andradina
Região de Planejamento Norte	Estrutura-se na produção agropecuária de soja, milho, algodão e cana-de-açúcar. A pecuária bovina representa uma das principais forças econômicas regionais, enquanto a suinocultura se consolida como um setor promissor. As atividades industriais estão centralizadas em poucos municípios e voltados ao setor sucroalcooleiro, frigoríficos, laticínios, cerâmica e ração animal.	São Gabriel do Oeste
Região de Planejamento Sudoeste	A principal atividade econômica da região é a agropecuária e o turismo. A produção agrícola pauta-se no cultivo da soja, milho, cana-de-açúcar e mandioca.	Jardim

	Também conta com presença forte da pecuária bovina de corte.	
Região de Planejamento Sul-Fronteira	Apresenta uma economia pautada na agricultura fortemente vinculada a produção de soja e milho, na pecuária de corte bovina, suína e de aves. A indústria apresenta pouca expressividade na composição do PIB de 2012.	Ponta Porã

Fonte: SEMADESC, 2015; elaborado pelo autor.

Tendo como objetivo a análise da relação entre a rede de transportes e as dinâmicas econômicas das Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul no contexto do Corredor Bioceânico, foi realizado um filtro pelas regiões economicamente importantes e que apresentam potencial de se beneficiar direta ou indiretamente pelo Corredor Rodoviário Bioceânico. Pois conforme afirma Abrita *et al* (2024) somente por meio de rodovias no Brasil, em 2020, aproximadamente 61,1% de toda carga transportada no Brasil, mostrando que esse corredor vem se destacando como um projeto estratégico nacional rodoviário entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile com os países da Ásia.

Com base na análise do Produto Interno Bruto (PIB) municipal entre 2011 e 2022, foram selecionadas as regiões de Campo Grande, Bolsão e Grande Dourados, as quais concentram mais de 68% dos valores acumulados no período. Adicionalmente, incluiu-se a região Sudoeste que, apesar de registrar o menor PIB entre as áreas analisadas, configura-se como o trecho final do corredor logístico para o mercado asiático. Por fim, as regiões Cone-Sul e Leste foram integradas ao estudo devido à sua economia e à presença das BR-163 e BR-267, rodovias estratégicas para o escoamento da produção proveniente do estado.

A região Norte, embora possua uma economia fundamentada na produção de grãos e na pecuária de corte, foi excluída por configurar-se como uma zona de escoamento da produção mato-grossense em direção ao estado de São Paulo (Abrita *et al,* 2024). Segundo dados do COMEX-STAT, a região apresentou um saldo inferior a 3% em relação às demais áreas analisadas quando verificado o montante exportado entre os anos de 2011 e 2022.

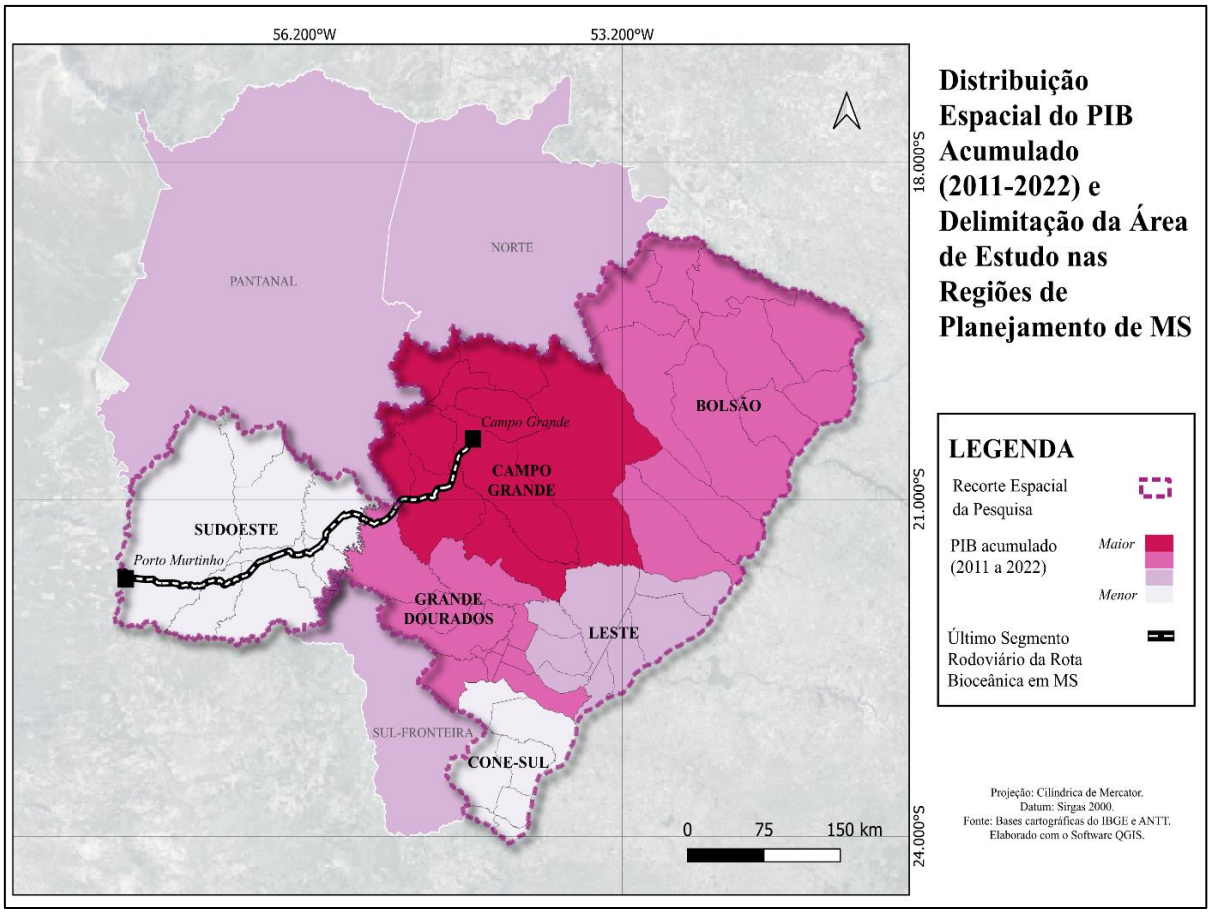
As regiões do Pantanal e da Sul-Fronteira configuram-se como áreas que receberam atenção estratégica do Estado em razão da proximidade com países limítrofes, conforme mencionado no capítulo 1. Contudo, tais localidades exibem particularidades econômicas distintas: enquanto o Pantanal fundamenta sua atividade na extração mineral e na pecuária, a região Sul-Fronteira estabelece sua base econômica na produção e exportação de grãos, notadamente soja e milho.

Essa distinção reflete-se igualmente no fluxo comercial externo; no período compreendido entre 2011 e 2022, 61,87% do valor exportado pela região pantaneira destinou-se à Argentina, ao passo que a região Sul-Fronteira concentrou 48,46% de suas exportações no mercado paraguaio segundo os dados do COMEX-STAT.

Embora tais regiões possuam relevância no contexto econômico e social do estado, optou-se por não as incluir neste estudo em função da delimitação do recorte espacial que privilegia regiões com maior dinamismo econômico, relações comerciais vinculadas principalmente aos países asiáticos e que, de certa maneira, podem acabar se beneficiando mais com a implementação do Corredor Rodoviário Bioceânico.

Considerando os aspectos elencados anteriormente, o mapa 2 delimita o recorte espacial objeto desta análise. Restringiu-se a representação cartográfica às rodovias federais BR-267 e BR-060, visto que as possibilidades de conexão com o trecho rodoviário do Corredor são diversas, tornando-se impertinente, neste estágio do estudo, integrar as demais rodovias federais do estado ao mapa.

Mapa 2 – Distribuição Espacial do PIB (2011-2022) e Delimitação da Área de Estudo no estado de Mato Grosso do Sul



Fonte: IBGE, 2011-2022; SEMADESC, 2015; elaborado pelo autor

No que tange à demografia, dados do Censo 2022 (IBGE) indicam que a área analisada concentra 79,1% da população residente do estado, totalizando 2.180.024 habitantes. Esse índice reflete uma trajetória de crescimento frente ao Censo de 2010, quando o mesmo agrupamento representava 77,7% dos residentes. Em termos absolutos, houve um aumento de 276.230 pessoas - uma variação positiva de 14,5% - tendência que se manifestou em quase todo o território, à exceção das regiões Sudoeste e Pantanal, que registraram queda populacional. A tabela 03 abaixo evidencia os dados descritos.

Tabela 03 – Variação Populacional nas Regiões de Planejamento de MS (2010-2022)

Região	População 2010	População 2022	Variação Absoluta (2022-2010)	Taxa de Crescimento (%)
Bolsão	252.382	310.167	57.785	122,9%
Leste	124.837	136.855	12.018	109,6%
Campo Grande	916.556	1.044.003	127.447	113,9%
Sudoeste	120.626	118.875	-1.751	98,5%
Grande Dourados	367.112	440.980	73.868	120,1%

Cone-Sul	122.281	129.144	6.863	105,6%
Sul-Fronteira	184.961	207.204	22.243	112,0%
Pantanal	218.364	214.243	-4.121	98,1%
Norte	141.905	155.542	13.637	109,6%

Fonte: IBGE, 2010-2022; elaborado pelo autor.

Este recorte espacial abrange 69,6% dos municípios sul-mato-grossenses e concentrou 80,8% do PIB estadual entre 2011 e 2022. Observa-se, contudo, que essa área apresentou um recuo de aproximadamente 1% em sua participação no PIB a preços correntes ao se compararem os valores registrados nos anos inicial e final da série analisada.

A tabela 4 abaixo sistematiza o PIB a preços correntes de todas as regiões de planejamento, evidenciando uma expansão econômica no período comparado. Com exceção das regiões de Campo Grande e do Pantanal, todas as demais unidades territoriais registraram um aumento pelo menos três vezes maior que o valor observado em 2011. As regiões de Campo Grande, do Bolsão e da Grande Dourados concentraram aproximadamente 70% do valor total analisado; cabe destacar que somente a região sede da capital do estado é responsável por praticamente a metade deste montante.

Tabela 4 – PIB por Regiões de Planejamento (2011-2022)

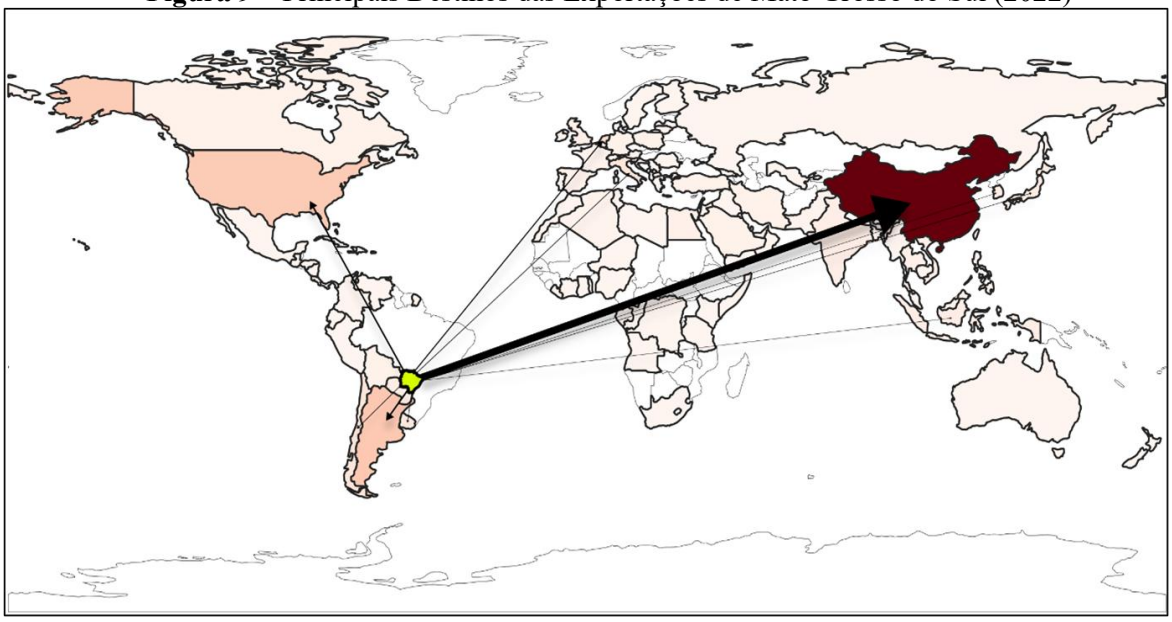
Região	PIB 2011	PIB 2022	Taxa de Crescimento (%)
Campo Grande	R$ 20.172.800,90	R$ 52.824.222,60	261,9%
Bolsão	R$ 9.650.209,10	R$ 29.609.199,90	306,8%
Grande Dourados	R$ 9.043.330,00	R$ 32.381.960,60	358,1%
Sul-Fronteira	R$ 2.981.018,90	R$ 11.096.740,30	372,2%
Norte	R$ 3.269.971,60	R$ 12.164.805,20	372,0%
Leste	R$ 2.770.700,00	R$ 8.693.279,70	313,8%
Pantanal	R$ 3.365.269,50	R$ 7.224.126,00	214,7%
Cone-Sul	R$ 2.208.505,40	R$ 6.848.153,50	310,1%
Sudoeste	R$ 1.671.356,70	R$ 5.564.841,20	333,0%

Fonte: IBGE, 2011-2022; elaborado pelo autor.

Os dados de exportação do COMEX-STAT revelam que o recorte espacial analisado concentra 83,5% do valor total comercializado com *commodities* entre os anos de 2011 e 2022. Observa-se que a maioria das regiões de planejamento possui a China como principal parceiro comercial; as exceções são a região Leste, que destinou 12,37% de suas exportações ao Chile, e a região Sudoeste, onde foram direcionadas majoritariamente ao Paraguai.

A figura 9 representa de forma ilustrativa os principais destinos dos produtos sul-mato-grossense. Apesar do grande número de parceiros comerciais, é possível observar que China, Estado Unidos da América e Argentina representam os maiores parceiros comerciais.

Figura 9 – Principais Destinos das Exportações de Mato Grosso do Sul (2022)



Fonte: COMEX-STAT, 2022; elaborado pelo autor.

A localização geográfica de Mato Grosso do Sul constitui um de seus principais diferenciais. Conforme o relatório da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o estado consolida-se como um dos principais eixos de acesso ao Mercosul, viabilizando a integração com os mercados do Paraguai, Bolívia, Argentina, Uruguai e Chile por meio dos modais rodoviário, hidroviário e ferroviário para o transporte de cargas.

O relatório EPL indica ainda a relevância estratégica de duas hidrovias no estado: os sistemas hidroviários dos rios Paraguai e Paraná-Tietê. No que tange ao primeiro sistema mencionado, observa-se que em Corumbá, o Porto Gregório Curvo, transporta expressivo volume dos minérios de ferro e manganês extraídos na região do Pantanal com destino a Corrientes, na Argentina.

Esse corredor logístico destaca-se pela viabilidade econômica, beneficiando-se do reduzido custo de transporte do modal hidroviário. A hidrovia de Porto Murtinho é o funil de exportação que integrará o Arranjo Produtivo Local (APL) de Grãos da região de Maracaju-Dourados. A viabilização total desse porto tornará a região um entreposto multimodal logístico de grande valor para o mercado asiático e latino-americano (Abrita *et al,* 2024).

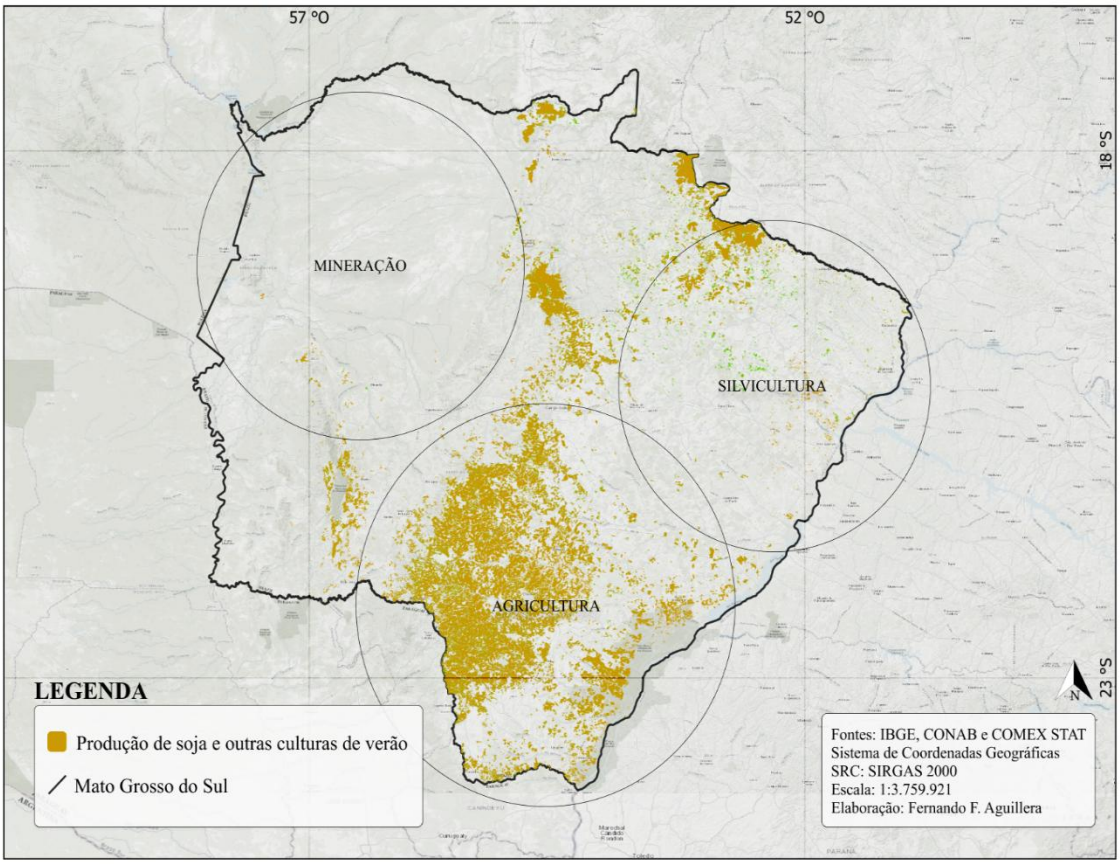
Em Porto Murtinho, por sua vez, o porto tem maior diversificação de cargas, viabilizando o escoamento de soja, milho, trigo, cimento e produtos siderúrgicos pela hidrovia do Rio Paraguai. Embora permaneça subutilizado, como sinaliza o relatório, o terminal constitui-se como corredor logístico para os bens agrícolas provenientes de Maracaju com destino à Argentina.

Quanto ao sistema hidroviário, evidencia-se a expressiva movimentação de cargas provenientes de outras regiões com destino ao Porto de Mundo Novo. O relatório demonstra uma especialização logística distinta entre os terminais: enquanto Corumbá e Porto Murtinho concentram a predominância dos embarques, as operações de desembarque consolidam-se no porto de Mundo Novo.

Outras *commodities* regionais destinam-se prioritariamente à China, mas têm seu escoamento realizado majoritariamente pelo modal rodoviário em direção aos complexos portuários de São Paulo e do Paraná. Sob essa ótica, o relatório EPL ressalta o papel estratégico das rodovias federais BR-163 e BR-267 na movimentação de grãos do estado com destino aos principais portos exportadores do país.

Cabe ressaltar as principais *commodities* do estado conforme sua distribuição geográfica. Observa-se no mapa 3 a significativa produção de soja, milho e cana-de-açúcar na região sul, ao passo que o setor de celulose se consolida no leste do estado. Por fim, o extremo oeste destaca-se pela atividade extrativista, voltada à exploração de minérios de ferro e manganês. A pecuária, por sua vez, se estende por todo território sul-mato-grossense, mas em especial estão localizados os maiores rebanhos bovinos na região do Pantanal e Norte.

Mapa 3 – Principais Regiões Produtoras de *Commodities* em Mato Grosso do Sul



Fonte: IBGE, 2023; CONAB, 2021; COMEX-STAT, 2011-2022; elaborado pelo autor

Segundo o relatório da EPL, a área destinada à produção agrícola expandiu-se de 3.121.582 hectares em 2005 para 5.799.278 em 2019, o que representa um aumento de cerca de 85,8%. Tal crescimento evidencia o robusto avanço do setor, impulsionado por inovações tecnológicas e por incentivos produtivos. Nesse contexto, destacam o desempenho da cana-de-açúcar, cuja produção cresceu 450% entre 2005 e 2019, e do milho com um aumento superior a 670%.

Isso fica evidente ao observarmos os dados sobre a área plantada ou destinada à colheita disponibilizados pelo IBGE na Pesquisa de Produção Agrícola Municipal (PAM), os quais foram agrupados por regiões, como apresentada na tabela 5 para otimizar a análise. É importante ressaltar que o referido levantamento abrange um conjunto específico de produtos agrícolas, não incorporando, por exemplo, a silvicultura, atividade que possui expressiva representatividade na região do Bolsão. Também foi desconsiderado que a produção de uma determinada cultura agrícola se intercala com outra, visando com isso estabelecer uma representação da produção agrícola por área regional.

Tabela 5 – Produção Agrícola Temporária e Permanente por Região de Planejamento de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2022)

Região	Área Regional	Área plantada ou destinada à colheita (2022)	Participação da produção agrícola se ocupasse a área regional (%)
Grande Dourados	21.065	19.500	92,6%
Sul-Fronteira	19.030	13.356	70,2%
Cone-Sul	11.688	5.436	46,5%
Leste	17.594	4.682	26,6%
Campo Grande	50.186	11.429	22,8%
Norte	47.658	7.064	14,8%
Sudoeste	40.574	3.509	8,6%
Bolsão	59.089	4.229	7,2%
Pantanal	90.258	538	0,6%

Fonte: IBGE, 2022; elaborado pelo autor.

A região da Grande Dourados tem a maior expressividade na produção de bens primários; seguida pelas regiões Sul-Fronteira e Campo Grande. Apesar de serem números impressionantes, estas regiões recebem incentivos tecnológicos, políticos e financeiros para o desenvolvimento da produção agrícola. A região Leste, por outro lado, desenvolve sua produção de forma adjacente a região da Grande Dourados e se consolida como um importante corredor logístico para o escoamento de *commodities*. A região do Bolsão, por outro lado, se destaca pela silvicultura e vem se inserindo nos últimos anos como um importante corredor logístico do estado tanto rodoviário, quanto ferroviário.

Segundo o relatório EPL, o estado conta com 1.243,73 km de extensão ferroviária. Deste quantitativo, 375,32 km de extensão atravessa o estado entre Costa Rica a Aparecida do Taboado. A Rumo Malha Norte (RMN) está quase que inteiramente dentro da região do Bolsão e se destaca pelo transporte de cargas agrícolas com destino ao porto de Santos (Abrita *et al,* 2024).

Outro segmento, atualmente sob concessão da Rumo Malha Oeste (RMO), perpassa a região do Bolsão em direção às áreas de Campo Grande e do Pantanal, contando ainda com ramais destinados às regiões da Grande Dourados e do Sul-Fronteira. De acordo com o relatório, essa ferrovia possui dois trechos operacionais distintos: o primeiro situa-se entre Ladário e Corumbá, onde predomina o transporte de minérios; o segundo conecta Três Lagoas ao Porto de Santos, tendo como foco principal o escoamento de celulose para o mercado externo.

Os dados extraídos do DNIT evidenciam uma densidade ferroviária superior nas regiões do Bolsão, de Campo Grande e do Pantanal em comparação ao restante do estado. Contudo, ao distinguir a malha em atividade (bidirecional) daquela com fluxo interrompido, constata-se que

o Bolsão e o Pantanal se destacam como as principais áreas dotadas de trechos operacionais, conforme tabela 6.

Tabela 6 – Extensão Ferroviária por Região de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2026)

Região	Bidirecional	Interrompido	Total
Bolsão	532,83	0,00	532,83
Campo Grande	340,67	155,63	496,31
Pantanal	355,97	0,00	355,97
Grande Dourados	0,00	99,02	99,02
Sul-Fronteira	0,00	60,77	60,77
Norte	56,60	0,00	56,60
Sudoeste	0,00	0,00	0,00
Cone-Sul	0,00	0,00	0,00
Leste	0,00	0,00	0,00

Fonte: ANTT, 2026; elaborado pelo autor.

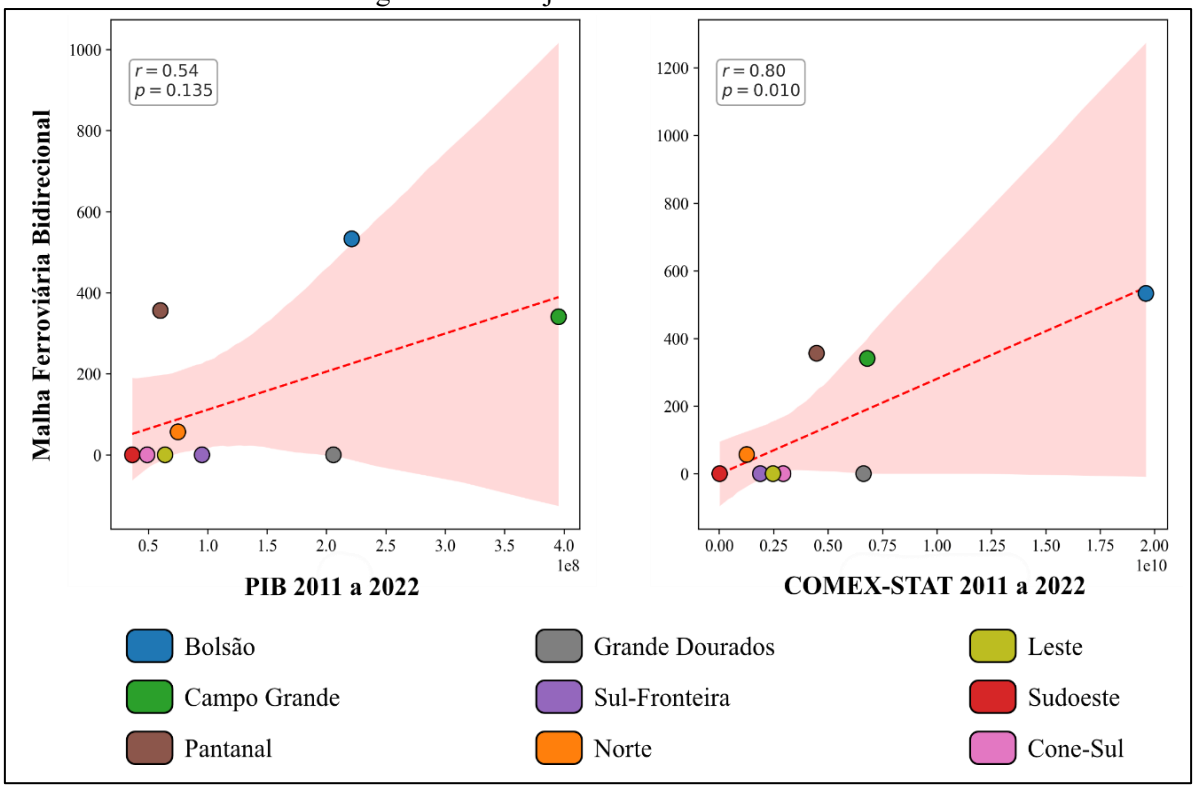
As análises dos dados revelam somente uma correlação linear positiva forte. A associação entre a extensão da malha ferroviária bidirecional em operação e os valores de exportação registrados pelo COMEX-STAT se mostra altamente significativa, indicando que esse modal está bastante vinculado à lógica dos corredores logísticos de *commodities*. Nesse contexto, destacam-se os fluxos já evidenciados pelo relatório EPL, onde se encontram- os corredores agropecuários nas regiões do Bolsão e Norte, o escoamento de celulose, também no Bolsão, e a movimentação de minérios no Pantanal.

Por outro lado, a análise entre a extensão da malha ferroviária bidirecional em operação e o PIB demonstra uma correlação linear positiva, contudo, fraca, dada a expressiva dispersão dos dados no gráfico. Como o PIB representa o total de riqueza produzida em uma determinada localidade e esta não apresenta uma correlação forte visível, isso ratifica a tese de que as infraestruturas ferroviárias do estado estão mais articuladas com a lógica de corredores logísticos de *commodities* de exportação do que para atender a circulação de diversos produtos para o mercado nacional.

Adicionalmente, sobressai dentro da análise dos dados a descontinuidade operacional de determinados segmentos ferroviários. Por exemplo, enquanto Campo Grande apresenta uma malha parcialmente inativa, as regiões da Grande Dourados e da Sul-Fronteira registram a interrupção total de suas malhas ferroviárias. Consequentemente, a operacionalidade do modal permanece contida a determinadas porções do território, orientada pela redução dos custos de frete para determinadas cargas ou pela dinamização do fluxo de cargas entre diferentes regiões,

atuando, neste último caso, como corredor logístico. O próximo gráfico demonstra as discussões anteriores.

Gráfico 3 – Correlação entre Malha Ferroviária Bidirecional em Contraste com PIB e COMEX-STAT nas Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul



Fonte: DNIT, 2026; IBGE, 2011-2022; COMEX-STAT, 2011-2022.

Conforme o relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) - que realizou o levantamento, a identificação e caracterização do potencial ferroviário subutilizado no mercado doméstico de cargas - a movimentação ferroviária brasileira em 2022 foi composta por 75,0% de minério de ferro, 10,3% de soja e milho e 2,3% de celulose. Boa parte do transporte ferroviário nacional é voltada a *commodities* de elevada densidade dentro do território brasileiro.

Os dados do Comex-Stat relativos ao período de 2011 a 2022 revelam, curiosamente, um volume de trocas comerciais transfronteiriças partindo de Mato Grosso do Sul destinado, notadamente, à Bolívia. São exportados cimentos hidráulicos (46,9%) e refrigeradores, congeladores (freezers) e outro material, máquinas e aparelhos para a produção de frio (32,6%). A tabela 7 abaixo evidencia tal comportamento.

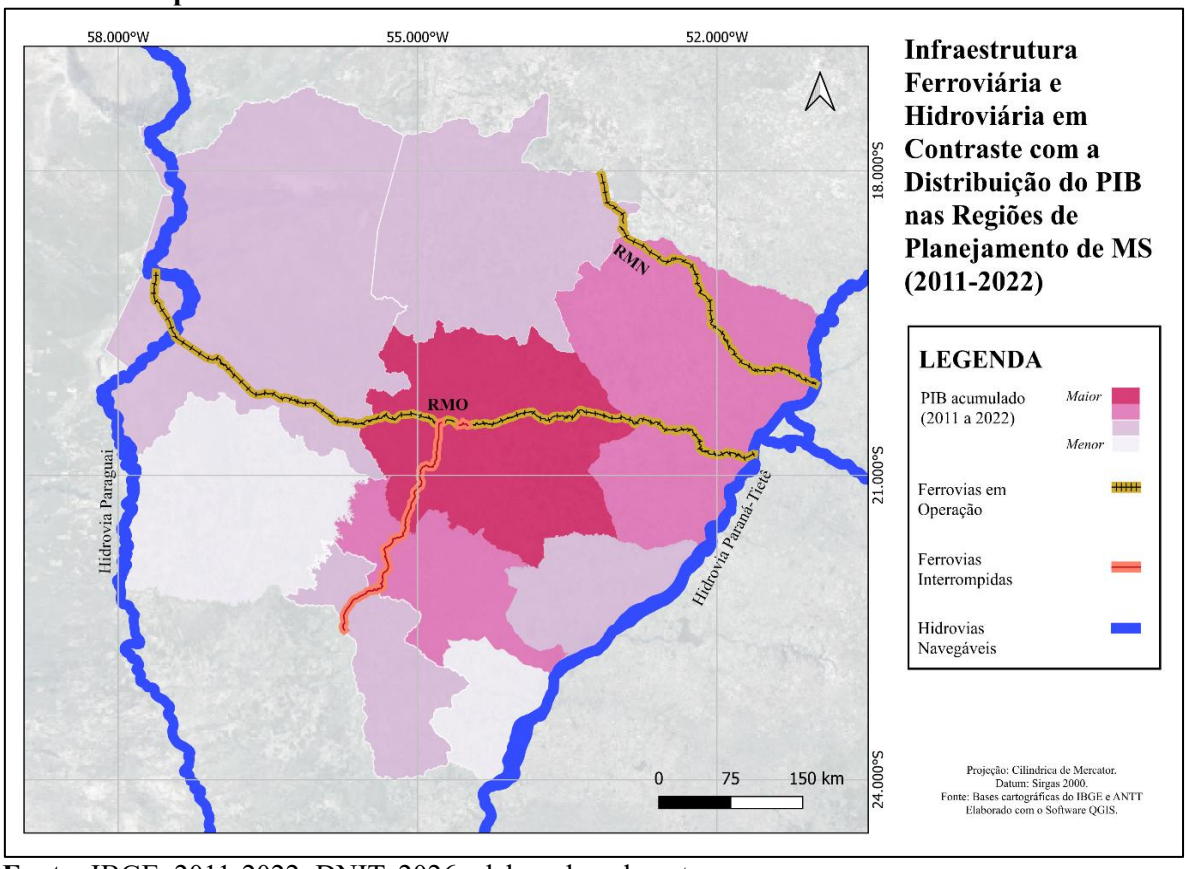
Tabela 7 – Exportações Transfronteiriças por meio do Modal Ferroviário em Mato Grosso do Sul (2011-2022)

Ano	Bolívia	Paraguai
2011	$ 1.373.259,00	$ 140.000,00
2013	$ 2.610.963,00	$ -
2015	$ 3.519.946,00	$ -
2017	$ 1.700.532,00	$ -
2019	$ 135.862,00	$ -
2022	$ 189.260,00	$ -
Total	$ 17.319.391,00	$ 144.775,00

Fonte: COMEX-STAT, 2011-2022; elaborado pelo autor

Diante do cenário exposto, constata-se que a malha estadual replica a lógica observada no restante do país, priorizando o transporte de *commodities* de alta densidade internamente para atender o mercado externo. Esse padrão é evidenciado pelo escoamento de recursos minerais da região do Pantanal, bem como da soja, do milho e da celulose provenientes do Bolsão. Estas regiões, inclusive, são os principais trechos ferroviários em operação atualmente.

Mapa 4 – Ferrovias e Hidrovias em Contraste com o PIB de Mato Grosso do Sul

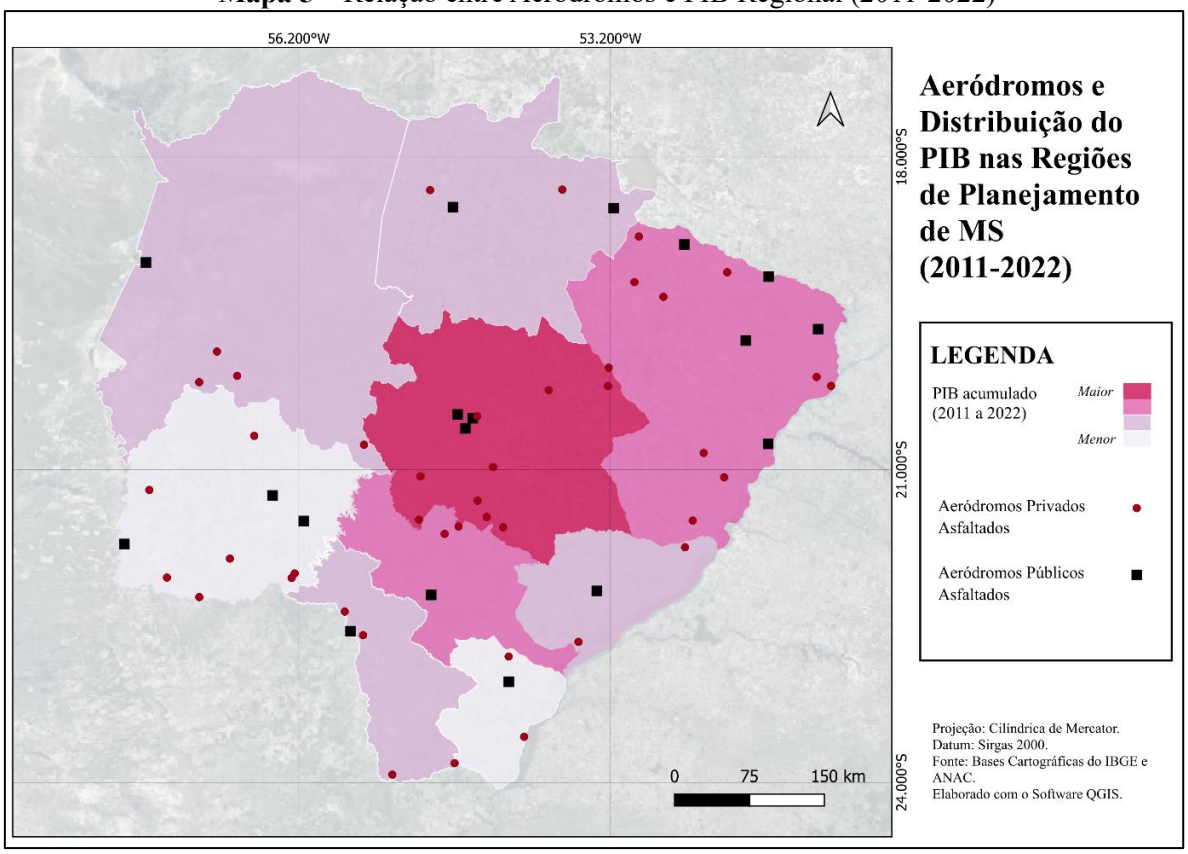


Fonte: IBGE, 2011-2022; DNIT, 2026; elaborado pelo autor

Historicamente, o setor aéreo de Mato Grosso do Sul apresentava 472 aeródromos públicos e privados, a maior parte localizada no município de Corumbá (EPL, 2018). Desse total, apenas 19 eram públicos, dos quais 13 estavam vinculados à administração municipal, 3 à estadual e 3 à Infraero - Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã (EPL, 2018). Contudo, um levantamento recente junto aos dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2026) demonstra que o número de aeródromos privados no estado expandiu para 627, o que representa um aumento de 32,8%. Por sua vez, as infraestruturas públicas passaram a contabilizar 20 unidades, registrando um acréscimo de aproximadamente 5% em relação ao panorama observado no relatório da EPL.

Ainda segundo os dados da ANAC, os aeródromos apresentam diversas superfícies de pista, que podem ser constituídas por asfalto, concreto, cascalho, terra, areia, piçarra, grama, saibro, argila ou barro. Ao filtrar, no estado de Mato Grosso do Sul, as unidades com pavimento de asfalto ou concreto se identificam 18 aeródromos públicos (correspondentes a 90% do total) e 42 privados (6% do total). Tal cenário de infraestrutura aeroviária privada pode estar vinculada ao atendimento de regiões remotas, como propriedades rurais situadas no interior do estado.

Mapa 5 – Relação entre Aeródromos e PIB Regional (2011-2022)



Fonte: ANAC, 2026; elaborado pelo autor.

A partir dos dados dispersos sobre o mapa, verificasse que as regiões do Bolsão, Campo Grande e Leste apresentam os maiores quantitativos de aeródromos asfaltados ou concretados regionalmente.

A grande maioria dos aeródromos públicos do estado são classe I, representam, portanto, fluxo de passageiros inferior a 200.000 pessoas. Somente Aeroporto Internacional de Campo Grande - Ueze Elias Zahran está registrado como classe III pela ANAC, representando número entre 1.000.000 e 5.000.000 de passageiros.

Quadro 3 – Classificação dos Aeródromos Públicos de MS (2026)

Nome do Aeroporto	Município Atendido	Classe
Aeroporto Internacional de Campo Grande - Ueze Elias Zahran	Campo Grande	Classe III
Corumbá	Corumbá	Classe I
Cassilândia	Cassilândia	Classe I
Aeródromo Público de Bonito	Bonito	Classe I
Dourados	Dourados	Classe I
Ponta Porã	Ponta Porã	Classe I
Três Lagoas	Três Lagoas	Classe I
Costa Rica	Costa Rica	Classe I
Chapadão do Sul	Chapadão do Sul	Classe I
Coxim	Coxim	Classe I
Teruel Ipanema Estância	Campo Grande	Classe I
Jardim	Jardim	Classe I
Estância Santa Maria	Campo Grande	Classe I
Maracaju	Maracaju	Classe I
Ariosto da Riva	Naviraí	Classe I
Nioaque	Nioaque	Classe I
Porto Murtinho	Porto Murtinho	Classe I
Paranaíba	Paranaíba	Classe I
Nova Andradina	Nova Andradina	Classe I
Inocência	Inocência	Classe I

Fonte: ANAC, 2026; elaborado pelo autor

Segundo a ANAC, os terminais sul-mato-grossenses que registraram operações regulares de passageiros remunerados entre 2011 e 2022 limitaram-se a Campo Grande, Dourados, Três Lagoas, Corumbá, Ponta Porã e Bonito. Paralelamente ao fluxo de passageiros, esses aeródromos apresentaram movimentação de cargas; os registros oficiais, contudo, restringem-se ao volume em quilogramas, omitindo a especificação das mercadorias transportadas (tabela 8)

Tabela 8 - Movimentação Interestadual de Cargas nos Aeroportos de MS (%) ano

Aeroportos	Saída (Para outros Estados)	Chegada (De outros Estados)
Campo Grande	96,18%	96,18%
Corumbá	0,94%	0,83%
Bonito	0,87%	0,34%
Dourados	1,19%	1,77%
Ponta Porã	0,27%	0,14%
Três Lagoas	0,55%	0,74%

Fonte: ANAC, 2026; elaborado pelo autor.

A partir dos dados disponibilizados pela ANAC (2026), o estado registrou a movimentação de 27.679 toneladas de mercadorias entre 2011 e 2022, o que equivale a uma média anual de 2.306 toneladas. Desse montante, a maior parte provém de São Paulo (62,51%), seguido pelo Distrito Federal (21,32%), Paraná (8,81%) e Mato Grosso (5,25%) - origens que, somadas, concentram 97,89% do total de cargas recebidas no território estadual.

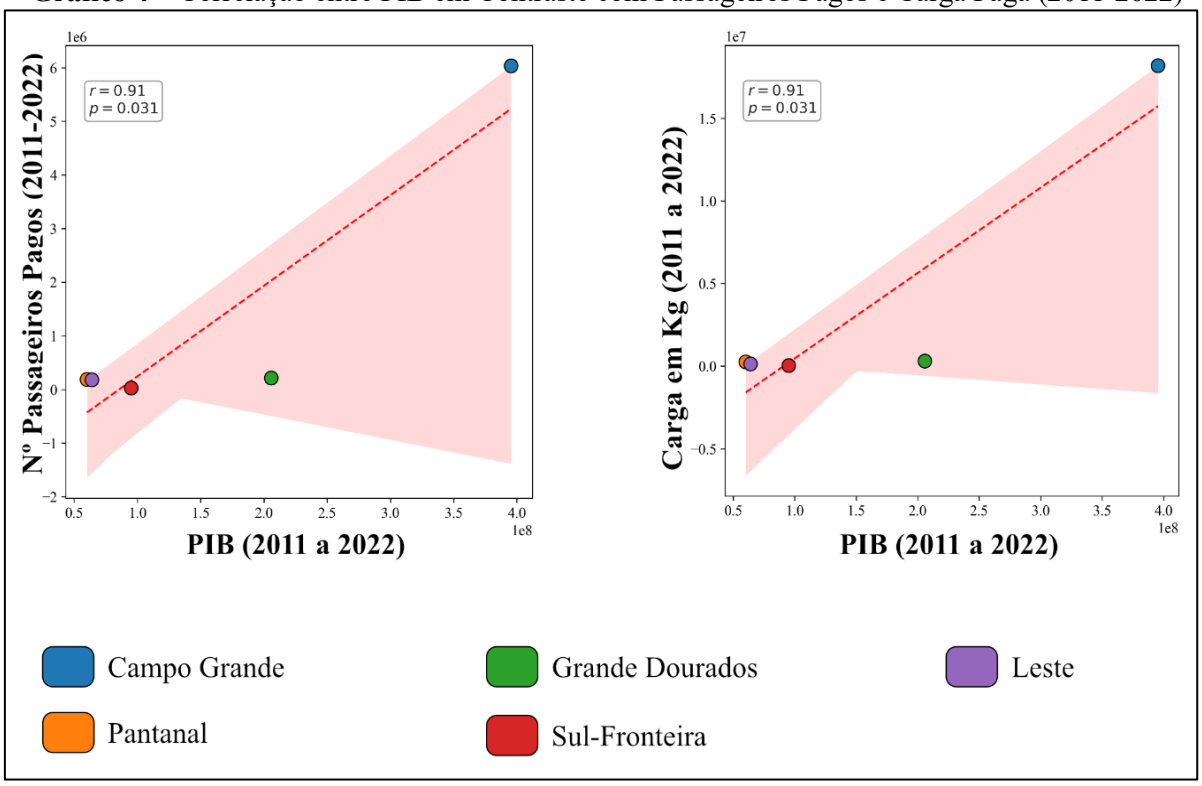
Tabela 9 - Fluxo Interestadual de Passageiros nos Aeroportos de MS (%) ano

Aeroportos	Saída (Para outros Estados)	Chegada (De outros Estados)
Campo Grande	91,06%	90,74%
Corumbá	1,79%	1,63%
Bonito	1,16%	1,05%
Dourados	2,80%	3,58%
Ponta Porã	0,43%	0,37%
Três Lagoas	2,77%	2,64%

Fonte: ANAC, 2026; elaborado pelo autor.

A partir dos dados disponibilizados pela ANAC (2026), observa-se que tanto o fluxo de passageiros pagos quanto o de cargas pagas estão concentrados em Campo Grande, ao passo que os demais aeródromos respondem por parcelas significativamente menores. Nesse cenário, a capital consolida-se como o principal polo do estado, sendo responsável por 91,06% dos passageiros pagos em voos interestaduais de partida e por 90,74% daqueles em fluxos de chegada.

Gráfico 4 – Correlação entre PIB em Contraste com Passageiros Pagos e Carga Paga (2011-2022)



Fonte: ANAC, 2011-2022; IBGE, 2011-2022; elaborado pelo autor.

A análise comparativa entre o Produto Interno Bruto (PIB) e os indicadores de carga paga e de passageiros pagos revela uma correlação linear positiva forte em ambos os gráficos. Nesse contexto, a região da Grande Dourados destaca-se como um *outlier*, ao apresentar valores substancialmente inferiores à média observada.

Também se observa uma correlação linear positiva forte entre o volume de passageiros pagos e o de carga paga. Esse resultado indica que a demanda pelo transporte de passageiros atua como um fator facilitador para a viabilidade do transporte de cargas, sugerindo uma relação logística entre transporte de passageiros e cargas. É importante reforçar, mais uma vez, que a região Campo Grande concentra a maior parcela desses fluxos.

Espera-se que o Corredor Rodoviário fomente não apenas o comércio bilateral, mas também o setor turístico (EPL, 2022). Nesse contexto, projeta-se uma demanda crescente pelo transporte aéreo estadual, impulsionada pelo incremento do fluxo de mercadorias e de passageiros decorrente da consolidação da Rota Bioceânica (Abrita *et al*., 2025).

Os autores apontam ainda que o modal aéreo se manifesta por meio de dois perfis distintos: o de negócios e o de turismo. Previamente, o planejamento governamental incluiu projetos de ampliação, reforma e revitalização em aeroportos estratégicos como os de Bonito,

Dourados e Coxim. Essa preparação é vital para atrair o turista internacional para os polos de ecoturismo e, ao mesmo tempo, facilitar o trânsito de executivos nas regiões do agronegócio.

Nessa perspectiva, destaca-se ainda o investimento de R$ 71 milhões no Aeroporto Internacional de Campo Grande, visando ampliar sua capacidade de processamento de 2,5 milhões para 4,5 milhões de passageiros por ano, além do plano de privatização dos terminais de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã. Paralelamente, ressalta-se o aporte de R$ 2,15 milhões realizado pelo governo estadual em melhorias infraestruturais no aeroporto de Porto Murtinho (Abrita *et al,* 2024).

As rodovias, como aponta o relatório EPL, são responsáveis pelo grande volume de cargas transportadas dentro de Mato Grosso do Sul. São 20 mil quilômetros de extensão rodoviária federal e estadual, sendo 43,5% pavimentadas (Abrita *et al,* 2024). A partir disso, foi calculado a extensão da malha rodoviária federal e estadual por regiões de planejamento, sendo os dados exibidos na tabela 10 abaixo referentes as rodovias federais.

Tabela 10 – Extensão de Rodovias Federais por Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2026)

Região	Pavimentadas	Duplicadas	Planejadas	Total
Campo Grande	886,91	7,27	0,00	894,18
Bolsão	641,69	18,57	100,72	760,99
Pantanal	380,10	1,34	313,27	694,72
Norte	555,88	0,00	103,95	659,83
Sudoeste	493,79	12,04	12,47	518,30
Grande Dourados	474,50	37,49	0,00	511,99
Leste	249,28	6,59	58,69	314,55
Cone-Sul	242,64	0,00	0,00	242,64
Sul-Fronteira	79,60	4,31	0,00	83,91

Fonte: DNIT, 2026; elaborado pelo autor.

Com base nos dados do DNIT, a malha rodoviária federal revela especificidades estruturais distintas. Observa-se uma expressiva concentração de rodovias pavimentadas no eixo Centro-Leste e Centro-Sul do estado, com maior densidade nas regiões de Campo Grande e do Bolsão. A Grande Dourados destaca-se pela quantidade de trechos duplicados que, juntamente a região Sudoeste, apresentam elevado potencial para o escoamento produtivo via Rota Bioceânica. Ademais, nota-se a projeção de rodovias planejadas em corredores logísticos estratégicos, como nas regiões Norte e Leste, além do Pantanal.

De acordo com os dados oficiais de 2018 do Portal de Informações e Geoposicionamento de Mato Grosso do Sul, as regiões do Bolsão e de Campo Grande possuíam

a maior extensão de rodovias estaduais pavimentadas. Naquele período, as frentes de pavimentação concentravam-se nas regiões de Campo Grande, Leste, Bolsão, Grande Dourados, Norte e Sul-Fronteira.

Em contrapartida, as maiores densidades de estradas não pavimentadas situavam-se no Norte, Sudoeste e Pantanal. Em suma, o panorama infraestrutural da época evidencia uma clara centralização dos investimentos em áreas de acentuado dinamismo econômico do estado.

Tabela 11 – Rodovias Estaduais por Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul (2018)

Região	Pavimentada	Em pavimentação	Terra
Bolsão	1.499,8	135,7	622,2
Norte	406,3	30,5	1.324,4
Campo Grande	1.031,6	235,2	339,6
Sudoeste	604,8	0,0	868,5
Sul-Fronteira	751,3	91,6	569,4
Pantanal	396,0	0,0	727,2
Cone-Sul	348,1	0,0	194,5
Grande Dourados	789,2	105,6	533,2
Leste	419,0	193,2	84,0

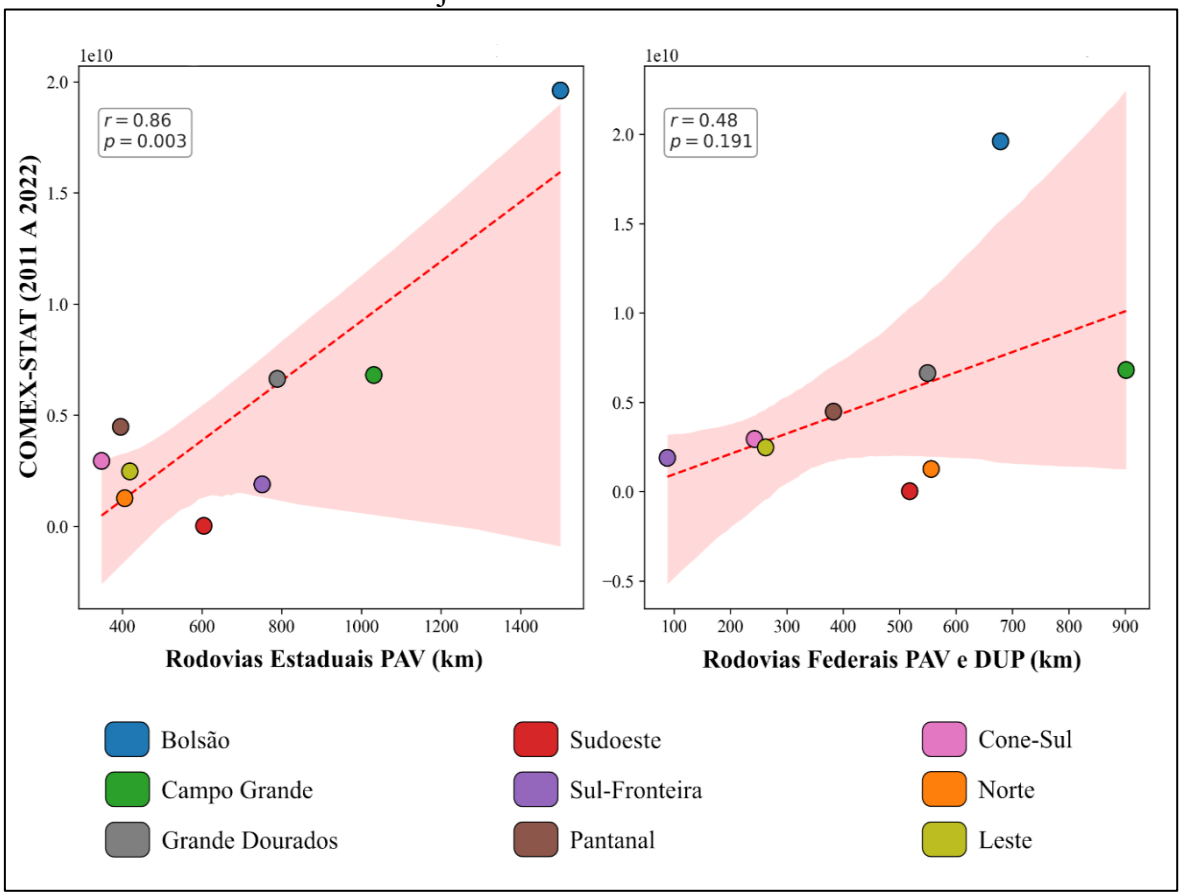
Fonte: MS, 2018; elaborado pelo autor.

As análises dos dados, fundamentadas na correlação de Pearson[12], revelam tendências estatisticamente relevantes. Primeiro, a associação entre a extensão das rodovias estaduais e as regiões com elevados índices de exportação (COMEX-STAT) indica uma correlação linear positiva forte; tal evidência sugere que essas vias podem desempenhar um papel de coletoras, canalizando a produção regional para eixos rodoviários de maior fluxo e capacidade de circulação territorial.

A correlação entre rodovias federais e as regiões com elevados índices de exportação corroboram para tal tese, uma vez que apresentam uma correlação linear positiva fraca. Para além disso, este mesmo comportamento foi descrito pelo relatório EPL (2022, p. 17): “Enquanto as rodovias estaduais normalmente possuem um caráter mais capilar, as rodovias federais [...] representam importantes corredores logísticos para cargas e passageiros.”

[12] O Coeficiente de Correlação de Pearson (r) quantifica a intensidade e a direção da relação linear entre duas variáveis, variando de -1 a 1. Valores próximos aos extremos indicam correlações fortes, enquanto valores próximos a zero indicam a ausência de associação linear.

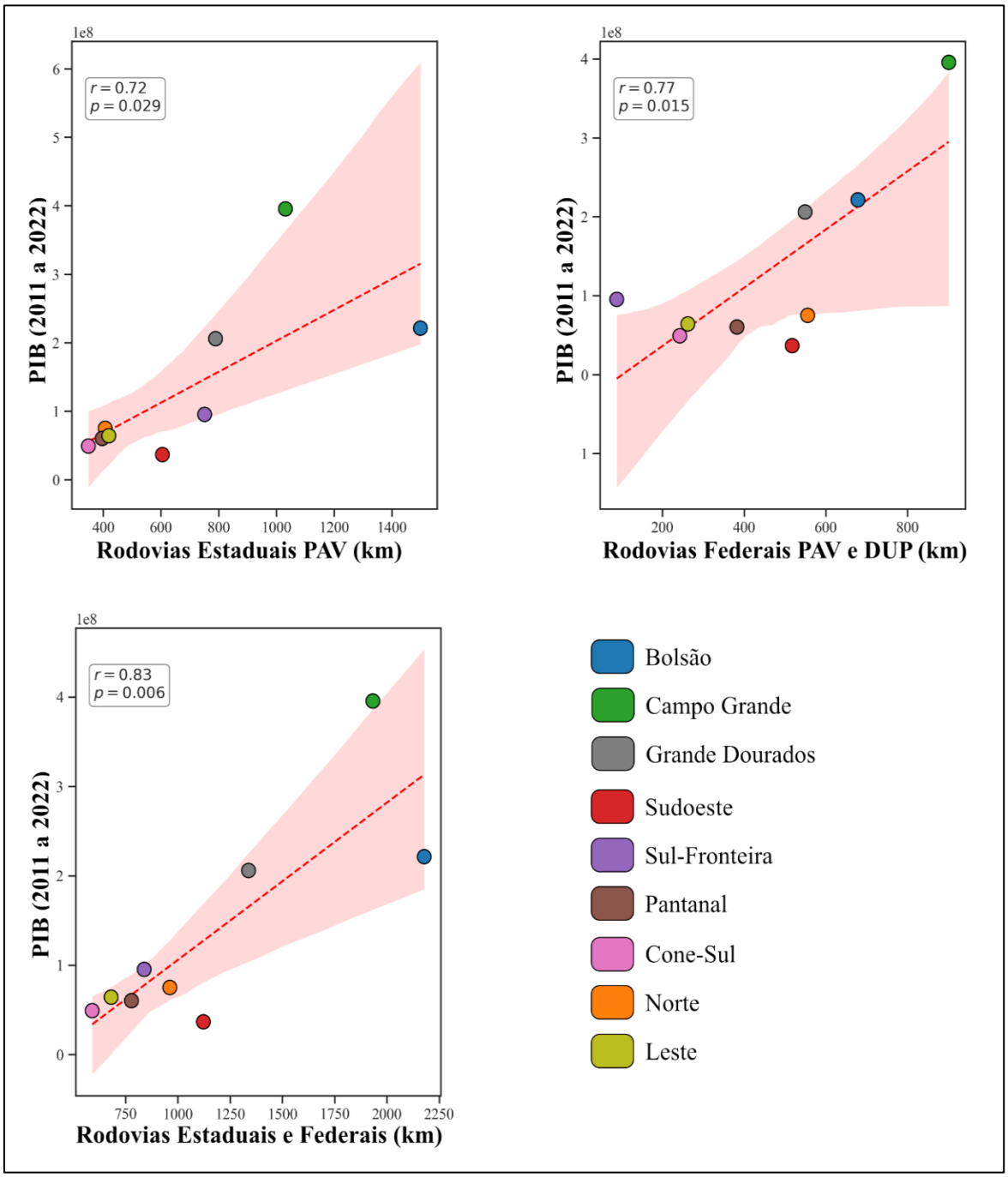
Gráfico 5 – Correlação entre Rodovias Pavimentadas e COMEX-STAT nas Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul



Fonte: DNIT, 2026; COMEX-STAT, 2011-2022; elaborado pelo autor.

Ao analisar a dinâmica econômica regional sob uma ótica mais ampla, correlacionando rodovias federais com o PIB regional, observa-se que tais rodovias apresentam uma correlação linear positiva ligeiramente superior àquela verificada nas rodovias estaduais. Contudo, em ambos os cenários as correlações demonstram-se fortes. Ao unir as malhas rodoviárias federal e estadual para uma análise conjunta frente ao PIB, verifica-se uma tendência de fortalecimento dessa correlação, conforme evidenciado no gráfico 6.

Gráfico 6 – Correlação entre PIB e Rodovias Estaduais e Federais das Regiões de Planejamento de Mato Grosso do Sul.

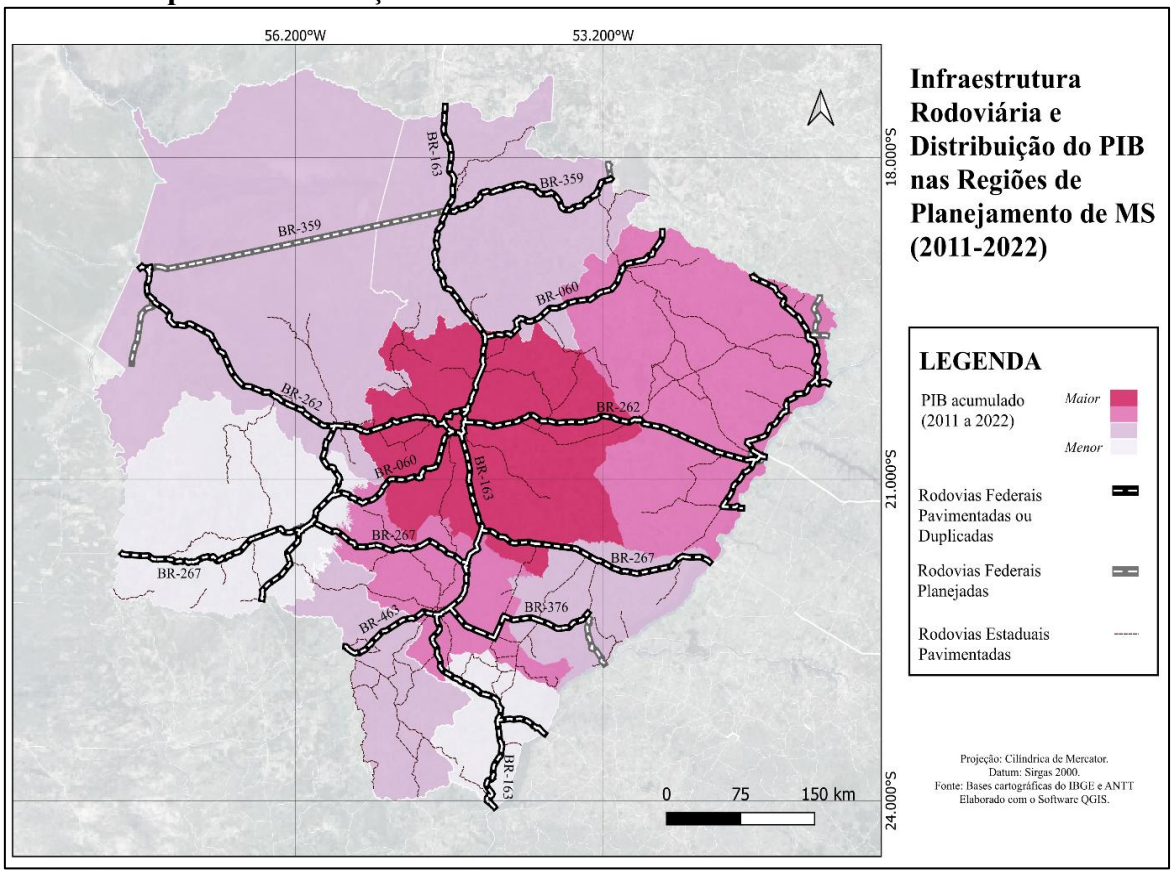


Fonte: MS, 2018; DNIT, 2026; IBGE, 2011-2022; elaborado pelo autor.

Segundo Abrita *et al* (2025), a BR-163 destaca-se pelo expressivo volume de cargas transportadas, cruzando o território no sentido norte-sul como via para o escoamento produtivo. Somam-se a ela as rodovias BR-262 e BR-267, que juntas constituem relevantes corredores logísticos da produção de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul aos mercados das regiões Sudeste e Sul.

Considerando o panorama exposto, o mapa 6 ilustra a infraestrutura rodoviária de Mato Grosso do Sul, evidenciando uma elevada densidade de vias na porção centro-leste e centro-sul do estado. Nota-se que diversas rodovias estaduais atuam como vetores de capilaridade, integrando-se as vias federais.

Mapa 6 – Distribuição das Rodovias Pavimentadas em Mato Grosso do Sul



Fonte: MS, 2018; DNIT, 2026; elaborado pelo autor.

A partir da análise dos dados e dos mapas, verifica-se que o espaço geográfico sul-mato-grossense apresenta uma concentração de infraestruturas rodoviárias pavimentadas em certas porções do território. As regiões do Bolsão, Campo Grande e Grande Dourados encontram-se em condições mais privilegiadas quanto à presença do modal rodoviário, bem como a concentração econômica do PIB entre 2011-2022.

No que tange ao recorte em análise, observa-se o predomínio da agropecuária e da prestação de serviços nas regiões de Campo Grande e Grande Dourados. Destaca-se os estudos de Farias e Batista (2025) que apontam para a concentração de complexos agroindustriais nas regiões da Grande Dourados, Cone-Sul e Campo Grande, além de Sul-Fronteira. Essas regiões são caracterizadas pela produtividade agropecuária de *commodities* como soja, milho e cana-de-açúcar.

A região do Bolsão, por outro lado, destaca-se pela predominância da silvicultura em sua matriz produtiva, sendo favorecida por uma infraestrutura logística composta por rodovias, ferrovia e hidrovia que otimizam o escoamento da produção e a integra, de forma célere, ao Sudeste do país.

Sob essa ótica, observa-se uma elevada concentração rodoviária em regiões de maior dinamismo econômico, a exemplo do Bolsão, de Campo Grande e da Grande Dourados, que possuem uma relativa infraestrutura da rede de transportes mais propícia. Embora o modal rodoviário prevaleça na circulação territorial de cargas em Mato Grosso do Sul, o transporte ferroviário desempenha papel estratégico em duas áreas específicas: no Pantanal, onde viabiliza o escoamento de minérios integrando-se à rede hidroviária, e no Bolsão, que atua como zona de passagem de cargas entre Mato Grosso e São Paulo. Nesse contexto, o relatório EPL destaca que o maior volume de movimentação de cargas do estado ocorre na RMO, enquanto a RMN consolida-se como um corredor logístico essencial para a conexão interestadual supracitada.

Já o sistema hidroviário do Rio Paraguai, por sua vez, é o principal responsável pelo transporte de cargas de Mato Grosso do Sul. Em contraste, a Hidrovia Paraná-Tietê não registra o mesmo volume de movimentação observado no rio Paraguai, carecendo de investimentos infraestruturais que viabilizem a circulação de mercadorias de maneira competitiva frente aos demais modais.

No que se refere ao sistema aeroviário concentra, em Campo Grande, mais de 90% do fluxo de passageiros pagos e de carga transportada. No que concerne a esta última, observa-se uma forte correlação linear positiva com o volume de passageiros, indicando uma interdependência. As demais infraestruturas do estado são compostas por aeródromos dos tipos públicos ou privados, sendo a grande maioria de acesso restrito com predominância de pistas com superfícies menos estruturadas, como grama ou terra.

CAPÍTULO 4 - MODAIS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL EM MATO GROSSO DO SUL NO CONTEXTO DA RILA

No cenário da globalização contemporânea, a distribuição espacial de serviços e indústrias vincula-se diretamente à presença de infraestruturas diversificadas de transporte e comunicação, haja vista que as economias de escala exigem elevada mobilidade e acessibilidade para viabilizar os processos produtivos.

Contudo, as infraestruturas não são as únicas forças de coesão territorial. O espaço geográfico é, essencialmente, um produto das relações históricas que nele se desenvolveram e continuam a se desenvolver. Conforme aponta Santos (1977, p. 91), "[...] o espaço construído historicamente e a própria distribuição da população exercem um papel ativo na formação econômica e social dos lugares." Por isso, torna-se impossível analisar essa formação sem incluir a categoria espaço como elemento central.

Essa centralidade do espaço se manifesta de forma marcante na contemporaneidade por meio das redes de circulação e de comunicação. Se historicamente o fluxo de informações e o movimento de bens e pessoas caminhavam em um ritmo integrado, o avanço tecnológico moderno rompeu esse vínculo ao permitir a transferência virtualmente instantânea de ordens de um ponto a outro do planeta (Raffestin, 1993).

Essa assincronia gera profundas distorções, pois enquanto as barreiras na transmissão de mensagens foram praticamente abolidas, o deslocamento de mercadorias e dos seres humanos sobre o território ainda esbarra nas limitações concretas do espaço geográfico. A circulação, nesse contexto, é representação do poder, é a testemunha do exercício das ordens sobre os territórios.

Sob essa ótica, Raffestin (1993) propõe a necessária distinção entre o espaço, entendido como a realidade material preexistente, e o território, que emerge quando os atores sociais projetam seu trabalho e suas relações de poder sobre esse espaço original, territorializando-o por meio de redes e fluxos.

Os territórios distinguem-se pela capacidade de oferecer condições técnicas e organizacionais específicas aos seus investidores. A articulação entre infraestruturas de transporte, a disponibilidade de equipamentos tecnológicos, a concentração de mão de obra qualificada e a proximidade do mercado consumidor constituem alguns dos vetores dessa diferenciação dos lugares.

> A infraestrutura é o suporte para a produção, a circulação e o consumo das mercadorias geradas pelas atividades produtivas e um dos elementos organizadores e produtores de espaço, influenciando no desenvolvimento econômico e definindo características do processo de acumulação. [...] (Lamoso, 2008, p. 36)

Por outro lado, quando esses elementos organizadores do espaço são deficitários, a dinâmica econômica é comprometida. Nesse sentido, Abrita *et. al.* (2025, p. 77) evidenciam como a desarticulação logística desvaloriza o espaço:

> A dificuldade de se promover a fluidez territorial por falta ou precariedade na infraestrutura de transporte e logística, pode tornar determinadas parcelas do território depreciados, sendo ainda um fator primordial de análise para o investimento local e/ou regional.

Os investimentos em infraestrutura de transportes tendem a gerar impactos mais expressivos em territórios que, embora possuam relativo desenvolvimento econômico, apresentam carências logísticas (Rodrigue, 2016). Todavia, o autor argumenta que, não existir um conjunto predeterminado de intervenções sobre o território capaz de garantir o progresso, a ausência de tais sistemas, no entanto, debilita a mobilidade e obstrui o surgimento de novas oportunidades econômicas.

Entende-se que fatores geográficos, sociais e econômicos atuem sobre os resultados das implementações de infraestruturas de transporte, assim como estas atuem sobre o ordenamento do território. A implementação de projetos de infraestruturas, tal como o corredor rodoviário bioceânico, não necessariamente resulta em maior desenvolvimento socioeconômico regional para todo o estado de Mato Grosso do Sul.

É necessário que políticas de planejamento e desenvolvimento se alinhem para projetar as potencialidades regionais e dirimir as desigualdades existentes visando atrair maiores investimentos, serviços e indústrias.

Ao analisarem os Arranjos Produtivos Locais de Mato Grosso do Sul no contexto da Rota de Integração Latino-Americana, Vignandi *et al.* (2026) destacam a centralidade econômica exercida por Campo Grande em MS. Apontam que a especialização produtiva da capital tende a atrair os maiores ganhos provenientes do corredor rodoviário em implementação. Diante desse cenário, os autores argumentam que "[...] políticas devem contribuir para que o Estado de MS tenha o maior número possível de municípios se beneficiando da rota, de modo que os benefícios não se concentrem apenas naqueles municípios que já apresentam alta espacialidade." (p. 12).

A experiência do planejamento regional chinês, analisada por Godoi; Lamoso e Bannazella (2025) demonstra como o Estado pode atuar ativamente para direcionar as oportunidades econômicas e infraestruturais no território. Embora o modelo asiático tenha favorecido o crescimento de regiões litorâneas para, em um segundo momento, impulsionar o interior, a infraestrutura consolidou-se como o instrumento central para mitigar a segregação espacial resultante. É nesse cenário que os autores apontam o papel integrador promovido pelo Estado:

> Os investimentos em infraestrutura, ao construir redes que unificam e integram as províncias, funcionam como canais de irrigação das regiões desenvolvidas para as deprimidas, criam meios de circulação de moradores do interior para oferecer-lhes contato com o cosmopolitismo da vida urbana, proporcionam fluxos de mercadorias e serviços a um custo baixo, porque são serviços e infraestrutura providos pelo Estado (Godoi; Lamoso; Banazzella, 2025, p. 67)

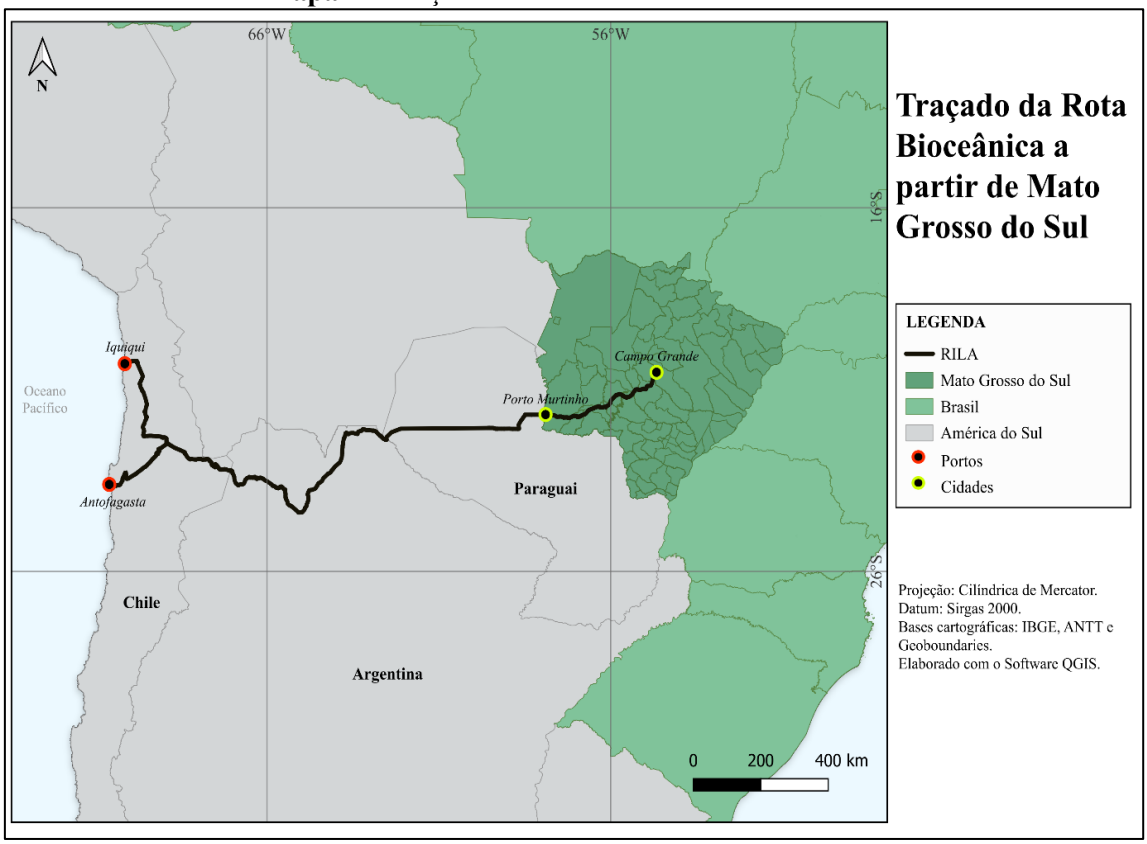
Essa infraestrutura, amplamente conhecida como Rota Bioceânica ou Corredor Bioceânico, constitui um megaprojeto de integração rodoviária que conecta o Brasil, o Paraguai, a Argentina e o Chile. O Corredor visa otimizar a logística territorial e estreitar os fluxos comerciais da América do Sul com os mercados da Ásia, da Oceania e da costa oeste americana, reduzindo significativamente o tempo e os custos de transporte transoceânico, como também estreitar os laços entre os países latino-americanos.

No estado de Mato Grosso do Sul, o Corredor poderá utilizar diversas vias, com destaque para a BR-267, rodovia que corta o território sul-mato-grossense no sentido Leste-Oeste, ligando Bataguassu a Porto Murtinho. A partir desse município fronteiriço, a integração com o Paraguai ocorrerá por meio da ponte internacional em direção a Carmelo Peralta, com o traçado estendendo-se por Mariscal Estigarribia e Pozo Hondo. Na sequência, a rota cruza a fronteira argentina em direção a San Salvador de Jujuy e, por fim, alcança os portos do Chile via San Pedro de Atacama.

O percurso do Corredor Bioceânico, no trecho compreendido entre Campo Grande e Porto Murtinho, estende-se inicialmente pela BR-060, interligando sequencialmente os municípios de Sidrolândia, Maracaju e Nioaque. A partir desse ponto, o fluxo conecta-se à MS-419, entre Nioaque e Guia Lopes da Laguna, até interceptar a BR-267. Por meio desta rodovia federal, o traçado abrange as municipalidades de Jardim, Bela Vista e Caracol, culminando no destino fronteiriço de Porto Murtinho.

O Corredor Bioceânico repete uma lógica observada no passado. Busca-se romper o relativo isolamento territorial, intensificando fluxos de mercadorias e pessoas.

Mapa 7 – Traçado da Rota Bioceânica entre MS e o Chile



Fonte: elaborado pelo autor.

Para o Brasil, este Corredor visa criar rotas de exportação e importação de mercadorias e *commodities,* bem como fortalecer as relações sociais, econômicas e políticas entre os países latino-americanos. Para Lamoso (2008), a conexão das redes físicas é o primeiro passo para consolidar os laços e somar esforços no combate às desigualdades regionais. A integração regional é uma das formas de alcançar soberania regional. O isolamento entre os países sul-americanos os coloca suscetíveis a interferência externas. [...] (Lamoso, 2008, p. 44)

Atualmente, a principal rota comercial do MS com a Ásia e Oceania se dá por meio do oceano Atlântico a partir de portos de Santos e Paranaguá. Segundo Constantino, Brites e Costa (2026), esta nova rota comercial a partir do oceano Pacífico irá encurtar as relações comerciais entre os continentes supracitados entre 12 e 17 dias.

Em 2002, as exportações brasileiras para a América do Sul e para a Ásia eram equivalentes, somando US$ 7,4 bilhões e US$ 8,8 bilhões. Em 2023, as vendas para o mercado

asiático subiram para US$ 152,4 bilhões, enquanto o comércio com os parceiros sul-americanos apresentou um crescimento bem menor, alcançando US$ 40 bilhões (BRASIL, 2024).

A China é um dos principais parceiros comerciais do Brasil e, especialmente, do Mato Grosso do Sul. A tabela 12 abaixo traz as principais relações comerciais de MS com outros países agrupados por valor exportado entre 2011 até 2022 segundo os dados do COMEX-STAT.

Tabela 12 – Valor Exportado de MS para outros Países entre 2011 e 2022

Destino	Valor Exportado (FOB US$)	Participação (%) do Total Exportado
China	$ 14.040.408.553,00	30,4%
Argentina	$ 3.807.210.071,00	8,3%
Países Baixos (Holanda)	$ 2.596.368.079,00	5,6%
Itália	$ 2.448.979.844,00	5,3%
Estados Unidos	$ 2.111.783.160,00	4,6%
Hong Kong	$ 1.629.579.749,00	3,5%
Chile	$ 1.282.537.121,00	2,8%
Paraguai	$ 1.260.830.256,00	2,7%
Rússia	$ 1.117.517.184,00	2,4%
Japão	$ 923.448.774,00	2,0%

Fonte: COMEX-STAT, 2011-2022; elaborado pelo autor.

A China consolidou-se como o principal destino das *commodities* exportadas por MS, absorvendo aproximadamente 30,4% do volume total entre 2011 e 2022. Nesse mesmo período, o grupo dos dez maiores parceiros comerciais concentrou 67,7% da pauta exportadora estadual. Dentre esses países, quatro situam-se no continente asiático, sendo responsáveis por 38,4% do montante total. Complementarmente, Argentina e Paraguai, que detêm 11% das relações comerciais com o estado, destacam-se como potenciais vetores para uma nova rota logística, viabilizada pelo corredor rodoviário.

Os Cenários de Investimentos e a Multimodalidade

A partir da análise dos cenários de investimentos apresentados no relatório da EPL foram simulados os impactos desses aportes considerando a redução dos custos generalizados de transportes de mercadorias. A simulação se estruturou em quatro cenários distintos, permitindo avaliar diferentes possibilidades de transformação logística e econômica para Mato Grosso do Sul.

No cenário 1 foram considerados investimentos em andamento, bem como a infraestrutura existente. Sua projeção se baseia no fluxo de investimentos médio. No cenário 2, foram considerados todos os projetos infraestruturais para o estado, incluindo o Corredor

Rodoviário Bioceânico, autorizações ferroviárias e relicitação da Malha Oeste. O cenário 3, considerou-se todos os projetos rodoviários, hidroviários e ferroviários, excluindo a Malha Oeste e o corredor rodoviário bioceânico. Por fim, o cenário 4 considerou todos os projetos previstos e em andamento. Segundo o relatório, este último cenário tem o maior potencial de alterar as características econômicas e sociais do estado, apesar de não ser aquele com a maior redução de custos generalizados (EPL, 2022).

Para a análise desses cenários foram considerados a movimentação de alguns produtos: açúcar, animais vivos, carnes e outros produtos alimentícios, celulose e produtos de papéis, combustíveis, manufaturados e químicos, milho e outros cereais, minerais, outros produtos agrícolas e fertilizantes, siderúrgicos e soja e outras oleaginosas. Todos os produtos listados apresentaram crescimento dentro de cenários otimista na movimentação de cargas dentro do estado, com exceção dos animais vivos. No entanto, a celulose e o açúcar apresentaram uma projeção de crescimento maior do que seus pares com 9,66% e 5,08% (EPL. 2022).

Os resultados das simulações indicaram que os cenários que consideraram os maiores investimentos nos modais rodoviário e ferroviário apresentaram uma maior redução de custos generalizados (EPL, 2022). Isso pode ser observado a partir da tabela 13 abaixo:

Tabela 13 – Investimentos em Correlação a Redução dos Custos Generalizados

-	**Cenário 1**	**Cenário 2**	**Cenário 3**	**Cenário 4**
Investimentos	Infraestrutura atual e investimentos em andamento.	Todos os projetos infraestruturais, incluindo o corredor bioceânico.	Todos os projetos infraestruturais, excluindo o corredor bioceânico.	Todos os projetos infraestruturais e em andamento.
Nº Projetos	14 projetos rodoviários e 3 aeroviários.	14 projetos rodoviários e 3 aeroviários.	26 projetos rodoviários e 2 hidroviários.	26 projetos rodoviários, 5 aeroviários, 5 ferroviários e 2 hidroviários.
Redução de custos generalizados	-20,91%	-29,28%	-16,44%	-25,90%

Fonte: EPL, 2022; elaborado pelo autor.

Percebe-se que os investimentos no modal rodoviário são considerados a base de todos os demais projetos. Uma carta investimentos mais diversificados nos transportes, cenário 4, resultariam em maiores projeções de redução de custos e aumento da competitividade territorial a longo prazo.

Ao realizar o diagnóstico do escoamento produtivo do Mato Grosso do Sul, Abrita *et. al*. (2025) concluem que a implementação da multimodalidade de transportes é fundamental para otimizar o fluxo de cargas na região; tal estratégia justifica-se pelo fato de que a integração de diferentes modais tende a reduzir custos e elevar a eficiência logística em longo prazo.

A projeção com investimentos concentrados nos modais rodoviário, aeroviário e ferroviário, cenário 2, trazem a maior redução dos custos generalizados vinculados aos transportes de cargas para o estado. Foram considerados os investimentos em projetos rodoviários, com destaque à Rota Bioceânica, melhorias nas infraestruturas de 3 aeródromos – Dourados, Ponta Porã e Corumbá –, autorizações ferroviárias e relicitação da Rumo Malha Oeste.

Por fim, o cenário 3, o único que exclui os investimentos atrelados ao corredor bioceânico, foi o que apresentou o menor percentual de redução projetada nos custos generalizados. Isso evidencia a potencialidade deste corredor rodoviário para a logística do estado.

A implementação da Rota Bioceânica atrai diversas transformações no quadro territorial e político do estado, sobretudo a partir de investimentos que possam torná-lo um *hub* logístico do país em direção aos portos de Iquique e Antofagasta no Chile. Alguns investimentos estão atrelados diretamente ao Corredor Rodoviário, como a ponte que ligará Porto Murtinho à Carmelo Peralta, outros ocorrem sobre a malha rodoviária estadual e federal adjacentes ao corredor, bem como o melhoramento aeródromos, hidrovias e ferrovias. Por fim, a atração de investimentos industriais e de serviços vinculados ao aparelhamento técnico e a circulação de cargas e pessoas.

Nesse contexto, Abrita *et al*. (2025) destacam um investimento de R$ 75 milhões no Aeroporto Internacional de Campo Grande, destinado a elevar a capacidade de passageiros de 2,5 milhões para 4,5 milhões anuais. Com novo pavimento no terminal e três pontes de embarque, modernizando a infraestrutura e elevando o padrão de atendimento. A obra fortalece a conectividade regional, melhora a eficiência logística e cria condições para atrair novos voos e fluxos econômicos (Aena Brasil, 2023).

Paralelamente, o plano de privatização durante a 7ª rodada, conduzido pelo Governo Federal, contemplou os aeródromos de Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã (EPL, 2022). Dentre eles, a concessão do terminal de Campo Grande foi formalizada contratualmente em 28 de março de 2023, enquanto os contratos referentes a Corumbá e Ponta Porã foram firmados em 5 de junho de 2023.

Para Constantino *et. al*. (2023), ao analisar a relação entre as potencialidades de crescimento econômico de MS com a implementação da Rota Bioceânica, o impacto provável e imediato da ativação da Rota Bioceânica está vinculado ao crescimento econômico e a expansão dos negócios internacionais. O maior impacto, segundo o autor, deve ocorrer sobre os setores do agronegócio e do turismo. A consolidação da Rota Bioceânica pode resultar em uma inserção externa do estado ao facilitar o transporte de mercadorias e pessoas, bem como estimular o agronegócio e o turismo.

Desafios Socioeconômicos e o Desenvolvimento Regional

Embora a infraestrutura projete um cenário logístico otimista, a viabilidade econômica e o potencial de integração comercial internacional do Corredor Bioceânico contrastam com os desafios socioeconômicos internos das regiões que ele atravessa. A projeção de MS esbarra em realidades estruturais dos municípios que servem de via para esse projeto de integração territorial.

É nesse contexto que Constantino, Brites e Costa (2026), ao analisarem a vulnerabilidade social dos municípios de Sidrolândia, Nioaque, Guia Lopes da Laguna e Porto Murtinho, localizados ao longo da Corredor Bioceânica em MS, observaram uma acentuada desigualdade territorial no que tange à infraestrutura urbana, ao capital humano e às dimensões de renda e trabalho. Em todas as localidades, os índices educacionais, a exemplo do contingente de crianças fora da escola, revelaram-se deficitários. Cenário semelhante verifica-se na vertente de renda e trabalho, cujo panorama mais crítico delineia-se em Porto Murtinho. Quanto à infraestrutura dessas municipalidades, âmbito no qual se avaliam o esgotamento sanitário, a coleta de lixo e o deslocamento para o trabalho, Nioaque e Porto Murtinho exibem as piores condições de saneamento básico. Por sua vez, Sidrolândia e Nioaque registram os índices mais desfavoráveis de deslocamento para o trabalho, fator que restringe o acesso às oportunidades de emprego.

Diante desse quadro, os autores concluem que, na ausência de políticas públicas adequadas, a integração territorial promovida pelo corredor rodoviário poderá ampliar as desigualdades regionais historicamente construídas. Sublinham que o principal desafio reside em assegurar que o crescimento econômico seja indissociável da inclusão social e do acesso aos direitos fundamentais.

Esses casos podem ser endossados por meio dos relatórios do Sistema Único de Assistência Social (SUAS) encontrados no portal CECAD 2.0 (BRASIL, 2012-2022). Este

relatório é gerado a partir do Cadastro Único, sendo a principal ferramenta do Estado para identificar e selecionar famílias de baixa renda para políticas públicas.

Com base nos dados do relatório do SUAS, realizou-se a somatória das situações familiares por ano e por município das famílias em situação de extrema pobreza, pobreza, baixa renda e com renda per capita de até meio salário-mínimo. Subsequentemente, esses dados foram consolidados por região organizado na tabela 14, permitindo uma análise agregada mais robusta.

Tabela 14 – Famílias em Situação de Vulnerabilidade Social em MS por região (2012 e 2022)

Região	Ano	Extrema Pobreza	Pobreza	Baixa Renda	Até meio Salário-mínimo
Bolsão	2012	8.309	9.716	7.890	4.387
	2022	15.487	6.867	15.566	18.929
Norte	2012	8.189	5.333	5.002	3.703
	2022	12.213	3.424	9.119	13.174
Sul-fronteira	2012	17.450	4.895	4.038	3.159
	2022	19.124	7.382	11.571	14.513
Pantanal	2012	12.568	7.014	4.868	2.722
	2022	17.961	7.290	11.785	14.595
Leste	2012	7.815	5.357	4.678	4.546
	2022	8.009	3.324	7.114	8.844
Campo Grande	2012	27.536	26.995	26.018	22.541
	2022	58.080	19.461	53.779	68.492
Sudoeste	2012	8.859	4.444	3.723	2.403
	2022	8.321	4.146	6.651	8.050
Grande Dourados	2012	14.289	10.365	9.780	5.493
	2022	19.133	7.143	18.129	19.128
Cone-sul	2012	8.702	4.672	3.738	3.570
	2022	9.713	3.072	7.607	9.651

Fonte: CECAD: SUAS, 2012-2022; elaborado pelo autor

Observa-se um aumento expressivo no número de famílias em situação de vulnerabilidade social em todo o estado de Mato Grosso do Sul, fenômeno que pode ser atribuído, em parte, à crise sanitária da COVID-19, a qual elevou a dependência de auxílios emergenciais. Esse crescimento é evidenciado pela comparação entre os anos de 2012 e 2022, períodos nos quais a média de famílias vulneráveis passou de 314.766 para 546.847.

Outro aspecto que demanda atenção é o aumento do número de famílias em situação de extrema pobreza em praticamente todas as regiões do estado, à exceção do Sudoeste. Os

maiores aumentos da situação de vulnerabilidade social ocorrem sobre os extratos de baixa renda e renda per capita de até meio salário-mínimo.

Este cenário corrobora a conclusão de Constantino, Brites e Costa (2026) acerca da vulnerabilidade socioeconômica observada nas cidades situadas ao longo do eixo da Rota Bioceânica, entre Campo Grande e Porto Murtinho. Regiões com maior disponibilidade de infraestruturas apresentaram número relativos ao quadro populacional melhores do que aquelas mais distantes de centros urbanos equipados com serviços de educação, saúde e transporte.

O dinamismo econômico impulsionado pelas exportações convive com bolsões persistentes de vulnerabilidade social no território sul-mato-grossense. O contraste entre o desenvolvimento rodoviário e logístico do Corredor Bioceânico e a precariedade estrutural das cidades e regiões revelam os limites de um modelo de crescimento focado estritamente no escoamento de *commodities*.

Camilo Pereira, Abrita e Fonseca (2021)**,** ao realizar uma análise teórica sobre circulação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial visando oferecer um suporte teórico-conceitual para pesquisas no âmbito do Corredor Bioceânico, ressaltam para a necessidade de continuidade dos estudos e da participação acadêmica ativa nos debates sobre o corredor rodoviário, visto que o projeto corre o risco de se restringir a lucros expressivos para determinados grupos, intensificando os problemas históricos de desigualdade social e concentração de renda.

Nesse sentido, cabe ressaltar que:

> Da mesma forma que há espaços da economia global, que pouco se integram ao seu entorno, mas têm uma dinâmica que é própria de sua relação com outros pontos distantes do território, os equipamentos de infra-estrutura podem impactar pontos distantes do território, ou interesses econômicos não regionais (ou até mesmo nacionais) [...] (Lamoso, 2008, p. 39)

Entende-se que a fluidez territorial e a redução de custos operativos não se convertem automaticamente em desenvolvimento regional para MS, isso porque, como aponta lamoso (2008, p. 39), “Os territórios, pelos usos diferenciados que têm, impactam e são impactados de formas distintas quando recebem os mesmos tipos de investimentos. [...]”.

A persistência de assimetrias estruturais em saneamento, educação e mobilidade urbana nos municípios do eixo da rota, bem como os indicadores de vulnerabilidade social do relatório SUAS acende uma necessidade de ações coordenadas por parte do poder público e da comunidade visando dirimir as disparidades regionais.

Diante do quadro exposto, observa-se que o aproveitamento das oportunidades decorrentes do Corredor Bioceânico transcende a mera implementação física do projeto, por

meio de uma rede de transportes, dependendo de um conjunto de fatores socioeconômicos e político. O aprimoramento da infraestrutura de transportes, por si só, não garante, necessariamente, a atração de investimentos ou o desenvolvimento regional. É, portanto, imperativo que tais obras sejam articuladas às políticas públicas de desenvolvimento regional, assegurando que o potencial gerado por esse investimento reverta, efetivamente, em melhorias socioeconômicas para todo o estado.

A rede de modais de transporte podem favorecer o desenvolvimento econômico das regiões de planejamento do estado sob a condição de que a engenharia de infraestrutura seja acompanhada por uma engenharia política e social efetiva. O verdadeiro sucesso do Corredor Bioceânico não residirá na velocidade das cargas que cruzam o território, mas na capacidade de transformar essa circulação em desenvolvimento socioeconômico para a população.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação se propôs analisar a relação entre a rede de transportes e as dinâmicas econômicas das Regiões de Desenvolvimento de Mato Grosso do Sul no contexto do Corredor Bioceânico, com o intuito de mapear como as alterações nas redes de transportes afetam e são afetadas pela dinâmica de crescimento econômico e desenvolvimento regional.

Ao final deste percurso investigativo, torna-se evidente que o território sul-mato-grossense não atua como um mero receptor inerte de rodovias, ferrovias, aeroportos ou portos. Pelo contrário, o território é ativamente moldado e tensionado por escolhas políticas, demandas econômicas e contradições sociais que se acumulam historicamente.

A análise da formação territorial do estado, abordada no primeiro capítulo, demonstrou que a inserção de Mato Grosso do Sul na divisão inter-regional e internacional do trabalho sempre esteve condicionada à sua fluidez logística mediadas pela rede de transportes. Desde o escoamento fluvial da erva-mate no período de atuação da Companhia Matte Larangeira, passando pela chegada político-estratégica da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), até a consolidação do modal rodoviário, os transportes funcionaram como os principais vetores de reorientação do espaço produtivo regional.

Observou-se que a transição de um modelo extrativista para um modelo agroindustrial foi fortemente ancorada em políticas de Estado. Projetos como a “Marcha para o Oeste” e a criação da Colônia Nacional Agrícola de Dourados (CAND) reconfiguraram a estrutura fundiária e produtiva do estado. No entanto, essas iniciativas estabeleceram uma lógica de integração voltada primordialmente para o abastecimento do Sudeste brasileiro e, posteriormente, do mercado exterior.

No segundo capítulo, a revisão das políticas públicas de desenvolvimento regional evidenciou o papel contraditório do planejamento estatal. A atuação histórica de órgãos como a SUDECO, por meio de programas como PRODOESTE e POLOCENTRO, foi fundamental para a expansão da fronteira agrícola e a implementação de infraestruturas rodoviárias. Contudo, ficou claro que tais políticas privilegiaram o capital agroindustrial e a modernização de áreas específicas.

Essa lógica não foi rompida pelas políticas mais recentes. Os dados estatísticos demonstram que, mesmo com a retomada do planejamento via Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) e o expressivo aporte de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), os investimentos em infraestrutura tenderam a se concentrar

em regiões com economias já consolidadas. As disparidades regionais, portanto, foram muitas vezes mantidas ou aprofundadas por políticas que priorizaram corredores de exportação em detrimento de uma verdadeira integração intrarregional.

Essa hipótese foi confirmada estatisticamente no terceiro capítulo. O cruzamento de dados do IBGE, ANTT, ANAC e COMEX-STAT revelou um território sul-mato-grossense marcado por assimetrias. O PIB estadual encontra-se fortemente concentrado nas Regiões de Planejamento de Campo Grande, Grande Dourados e Bolsão. Corroborando essa concentração econômica, a densidade da malha rodoviária pavimentada e duplicada espelha as áreas de maior dinamismo agropecuário e industrial.

No que tange especificamente ao modal rodoviário, a análise dos dados revelou uma nítida centralização das infraestruturas. As rodovias federais, notadamente a BR-163, cruzando o território no sentido norte-sul, aliada à BR-262 e à BR-267, consolidaram-se como os grandes eixos de escoamento, conectando a produção sul-mato-grossense aos mercados do Sudeste e do Sul. Apoiando essa estrutura, as rodovias estaduais pavimentadas desempenham um papel claro de vias coletoras, canalizando a produção intrarregional para esses grandes corredores de exportação de maior capacidade de circulação.

Essa malha, contudo, não se distribui de forma homogênea pelo território, refletindo a seletividade dos investimentos. Observa-se uma expressiva concentração de vias pavimentadas e duplicadas no eixo Centro-Leste e Centro-Sul, privilegiando áreas de elevado dinamismo econômico como as regiões de Campo Grande, do Bolsão e da Grande Dourados. Em contrapartida, porções territoriais com menor inserção exportadora continuam a registrar as maiores densidades de estradas de terra, evidenciando que a expansão rodoviária no estado priorizou o escoamento de *commodities* para os portos em detrimento da fluidez e da integração de todo o território sul-mato-grossense.

A especialização territorial fica ainda mais nítida ao se observar a dinâmica ferroviária e aeroviária. A malha ferroviária operacional do estado não opera como um sistema integrador interno, mas sim como corredores logísticos específicos para o mercado externo. Atende, majoritariamente, ao escoamento de minério de ferro e manganês na região do Pantanal, e de celulose e grãos no Bolsão. Da mesma forma, o transporte aéreo revela uma centralização na capital Campo Grande, que responde por mais de 90% do fluxo de passageiros e cargas.

A multimodalidade em Mato Grosso do Sul, portanto, apresenta-se fragmentada. O modal rodoviário absorve a maior parte dos fluxos, operando no limite de sua capacidade em rodovias federais como a BR-163 e a BR-267. Enquanto isso, hidrovias e ferrovias possuem grande ociosidade ou funcionam como enclaves logísticos de *commodities* pontuais. Essa

configuração impõe altos custos logísticos que limitam a competitividade do estado e restringem o desenvolvimento econômico das regiões mais periféricas ao eixo Centro-Sul.

É neste cenário que se insere o debate sobre o Corredor Bioceânico, objeto do quarto capítulo. O projeto representa, indiscutivelmente, uma janela de oportunidade histórica. A possibilidade de conexão terrestre com os portos chilenos deverá reduzir significativamente o tempo de trânsito e os custos operacionais para alcançar os mercados asiáticos, sobretudo a China, que já absorve quase um terço das exportações do estado.

As simulações logísticas realizadas pelo EPL confirmam que os cenários com maiores investimentos na infraestrutura do Corredor podem proporcionar uma redução expressiva nos custos generalizados de transporte. Espera-se, com isso, um fomento não apenas à exportação de *commodities*, mas também à expansão de negócios internacionais e do setor de serviços, como o turismo.

Entretanto, a pesquisa revelou uma profunda contradição estrutural. A viabilidade econômica e o potencial logístico da Rota Bioceânica contrastam com as condições socioeconômicas reais dos municípios que a margeiam. A análise dos dados do Sistema Único de Assistência Social (SUAS) mostrou um avanço preocupante do número de famílias em situação de extrema pobreza e vulnerabilidade social em Mato Grosso do Sul entre 2012 e 2022.

Municípios estratégicos para o traçado do Corredor, como Porto Murtinho e Nioaque, apresentam déficits severos em saneamento básico, educação e mobilidade para o trabalho. Esse panorama reforça a premissa de que a mera imposição de uma infraestrutura técnica sobre o território não é sinônimo de desenvolvimento. Há um risco de se instaurar um corredor no qual as riquezas e as cargas transitam velozmente pelo espaço regional, sem gerar encadeamentos produtivos, distribuição de renda ou melhorias na qualidade de vida da população residente.

Em síntese, a relação entre a rede de transportes e as mudanças na dinâmica econômica de Mato Grosso do Sul é de mútua determinação, mas caracterizada por uma racionalidade seletiva. As infraestruturas foram, historicamente, direcionadas para atender à demanda de áreas já privilegiadas pelo capital e focadas na exportação. O Corredor Bioceânico possui o potencial de consolidar o estado como um *hub* logístico sul-americano, mas herdará e passará sobre essas mesmas adversidades socioeconômicas dos territórios regionais.

Conclui-se que o verdadeiro desafio para o ordenamento territorial não se restringe à engenharia civil das rodovias ou às simulações de viabilidade econômica. O avanço demanda, fundamentalmente, uma política direcionada ao desenvolvimento socioeconômico. O desenvolvimento regional exige que as intervenções em transporte sejam acompanhadas de

políticas públicas incisivas nas áreas de educação, saúde, saneamento e estímulo ao Arranjos Produtivos.

Como agenda para estudos futuros, recomenda-se o monitoramento contínuo das externalidades socioeconômicas geradas nos municípios ao longo do Corredor Bioceânico. A avaliação empírica das alterações no uso do solo, nos fluxos migratórios e na arrecadação tributária será vital para compreender se a integração sul-americana favoreceu, de fato, o desenvolvimento regional sul-mato-grossense.

O sucesso das redes de transportes em Mato Grosso do Sul deverá ser medido não apenas pelo volume de toneladas exportadas, mas pela capacidade dessas redes em transportar e fixar o desenvolvimento humano sustentável ao longo de todo o seu território.

REFERÊNCIAS

ABREU, S. de. Mato Grosso do Sul: aspectos contraditórios das políticas públicas de desenvolvimento – novas/velhas práticas. *In*: LAMOSO, Lisandra Pereira (Org.). **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul.** Dourados: Editora da UFGD, 2008. p. 117-134. Disponível em: https://omp.ufgd.edu.br/omp/index.php/livrosabertos/catalog/view/23/21/68. Acesso em: 3 mar. 2025.

ABREU, S. de. **Planejamento governamental**: a SUDECO no "Espaço Mato-Grossense". Contexto, propósitos e contradições. 2001. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001. doi:10.11606/T.8.2001.tde-28022002-232232. Acesso em: 21 abr. 2025.

ABRITA, M. B *et al.* **Estudo da dinâmica dos arranjos produtivos locais do Estado de Mato Grosso do Sul e sua relação com a multimodalidade de transporte visando subsídios para seu fortalecimento.** Dourados: MC&G, 2024.

ABRITA, M. B *et al*. Circulação e logística em Mato Grosso do Sul: uma análise dos fluxos produtivos estaduais. **Espaço e Economia**, [*s. l.*], n. 30, 2025. Disponível em: http://journals.openedition.org/espacoeconomia/32218. Acesso em: 30 maio 2026.

AENA BRASIL. **Aena Brasil investe na modernização do Aeroporto Internacional de Campo Grande**. Disponível em: https://www.aenabrasil.com.br/sites/Satellite?c=Prensa_FA&cid=1575184378536&pagename=Passageiros%2FPrensa_FA%2FDetalleNoticia&p=1575031500565. Acesso em: 21 jun. 2026.

AFFONSO DA SILVA, S. **O planejamento regional brasileiro pós-constituição federal de 1988**: instituições, políticas e atores. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-13012015-190859/. Acesso em: 26 mar. 2025

ARAÚJO, M. A. C. Um Breve Histórico da SUDECO: desenvolvimento e planejamento regional no processo de ocupação do Centro-Oeste brasileiro. **Revista Espaço Livre**, publicação eletrônica, v. 16, n. 31, 2021.

ARROYO, M. M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. *In*: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades Médias***:* produção do espaço urbano e regional. Expressão Popular. São Paulo, 2006, p. 71-85.

ARROYO, M. Redes E Circulação no uso e Controle do Território. *In*: ARROYO, M; CRUZ, R. de C. A. da (org.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Ed. Annablume, 2015.

.

BARAT, J. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico**: a visão histórica. São Paulo: Editora CLA, 2007a.

BARAT, J. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico**: a visão institucional. São Paulo: Editora CLA, 2007b.

BRASIL. Conselho Nacional de Transportes. **Planos de viação**: evolução histórica (1808-1973). Rio de Janeiro, 1973. 554 p. Disponível em: https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5QafWWQ9uZm26P9W9NsKn5tYyan7w8W3cuY0_LVWxAQ1rJ3iVlYsQGzLh408TmWV_ExlNHgCzzBsTpsfHK9jcyfLE-7jH27Pbg1fMCQDx8SMCoJaFqX7S6PEvZAjYufOuzVFj1Hl7qX5MSIES0pg3h2hmEsxSUUTsjS1WpvW7bAIEWPHATrxcW6yI_H_dGndPgDkwwu3klFfTzA8szomG6RorwekeQWnDpgqqdx9x7BBB63EOeoHp8ZxpwCTD1FDY80IcmSteQIZnX1nGevqZIjK9tiXUlQ. Acesso em: 18 jan. 2025.

BRASIL. Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 fev. 2007. Seção 1, p. 4. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6047.htm. Acesso em: 23 jul. 2025.

BRASIL. Decreto nº 9.810, de 30 de maio de 2019. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Regional. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 31 maio 2019. Seção 1, p. 4. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d9810.htm. Acesso em: 6 ago. 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Relatório Anual de Avaliação do PPA 2012-2015**: ano base 2014. Brasília, DF: MP, 2015. v. 1. Disponível em: https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/planejamento-e-orcamento/plano-plurianual-ppa/arquivos/ppas-anteriores/ppa-2012-2015/relatorio-anual-de-avaliacao-do-ppa-2012-2015-ano-base-2014/relatorio-de-avaliacao-anual-do-ppa-2012-2015-vol-1.pdf/view. Acesso em: 5 ago. 2025.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Evolução da Malha Rodoviária Pavimentada sob Jurisdição Federal (%)**. Brasília, DF: DNIT, [2025]. Disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/pnv-e-snv/evolucaomalhapav-patrimonio.pdf. Acesso em: 22 ago. 2025.

BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Rotas de Integração Sul-Americana**. Brasília, DF: MPO, 2024. Disponível em: https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana. Acesso em: 12 jun. 2026.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Aeródromos**: dados abertos. Brasília, DF: ANAC, 2026. Disponível em: https://www.gov.br/anac/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromos. Acesso em: 7 abr. 2026.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). **Dados Estatísticos do Transporte Aéreo**: repositório de dados abertos. Brasília, DF: ANAC, [2011-2022]. Disponível em: https://sistemas.anac.gov.br/dadosabertos/Voos%20e%20opera%C3%A7%C3%B5es%20a%C

3%A9reas/Dados%20Estat%C3%ADsticos%20do%20Transporte%20A%C3%A9reo/. Acesso em: 21 maio 2026.

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **VGEO – SNV Rodovias Federais**. Brasília, DF: DNIT, 2026. Disponível em: https://servicos.dnit.gov.br/vgeo/. Acesso em: 16 dez. 2025.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. **Comex-Stat**: sistema de consulta aos dados do comércio exterior brasileiro. Brasília, DF: MDIC, 2026. Disponível em: http://comexstat.mdic.gov.br. Acesso em: 7 de dez. 2025.

BRASIL. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU). **Levantamento identificação e caracterização do potencial ferroviário subutilizado do mercado doméstico de cargas**. Brasília, DF: TCU, 2024. Disponível em: https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/*/KEY%253AACORDAO-COMPLETO-2660125/DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520NUMACORDAOINT%2520desc/0. Acesso em: 20 jun. 2025.

BRASIL. Ministério da Cidadania. **CECAD 2.0**: Cadastro Único de Mato Grosso do Sul (2011-2022). Brasília, DF: Ministério da Cidadania, 2024. Disponível em: https://cecad.cidadania.gov.br/painel01.php?p_ibge=13#. Acesso em: 11 out. 2024.

CAMILO PEREIRA, A. P.**;** ABRITA, M. B.; FONSECA, R. O. Circulação, desenvolvimento econômico e ordenamento territorial: elementos teóricos para análises de pesquisas sobre a Rota de Integração Latino Americana. **Confins**, n. 50, 2021. DOI: 10.4000/confins.37445. Disponível em: https://journals.openedition.org/confins/37445. Acesso em: 17 fev. 2025.

CANO, W. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930-1970.** 3. ed. São Paulo: Ed. Unesp, 2007. 382 p. ISBN 9788571397675.

CARDOSO JUNIOR, J. C.; NAVARRO, C. A. **O planejamento governamental no Brasil e a experiência recente (2007 a 2014) do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)**. Brasília: IPEA, 2016. Disponível: https://repositorio.ipea.gov.br/entities/publication/eb14c0fc-48a2-4b71-9888-0453b783ded6. Acesso em: 17 jul. 2025.

CASTELÃO, R. A.; SOUZA, C. C. de; FRAINER, D. Análise envoltória de dados na ótica do desenvolvimento sustentável: Mato Grosso do Sul, Brasil (1991-2010). **Economía, Sociedad y Territorio**, v. 21, n. 66, p. 539-568, 2021. DOI: 10.22136/est20211595. Disponível em: https://www.scielo.org.mx/pdf/est/v21n66/2448-6183-est-21-66-539.pdf. Acesso em: 7 dez. 2024.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. Tradução de Maria Lucia Silveira. São Paulo: Xamã, 1996.

CONSTANTINO, M; DA COSTA, R. B; BOLSON, D. S; MENDES, D. Mato Grosso do Sul na Rota do Crescimento: uma investigação sobre as potencialidades impulsionadas pela Rota Bioceânica. **Interações**, Campo Grande, v. 24, n. 4, p. e2444195, 2023. Disponível em: https://www.interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/4195. Acesso em: 31 maio. 2026.

CONSTANTINO, M; BRITES, F. F. F; DA COSTA, F. L. Rota Bioceânica sob a Ótica dos Indicadores Econômicos e Sociais em Mato Grosso do Sul. **Interações**, Campo Grande, v. 27, n. 1, p. e27165133, 2026. DOI: 10.20435/inter. v27i1.5133. Disponível em: https://www.interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/5133. Acesso em: 31 maio. 2026.

COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO (CONAB). **Culturas de Verão (1ª e 2ª Safra) e Cana de Açúcar**: mapeamentos agrícolas. Brasília, DF: CONAB, 2021. Disponível em: https://portaldeinformacoes.conab.gov.br/mapeamentos-agricolas-downloads.html. Acesso em: 17 de jun. 2024.

DANTAS, D. S.; SOUZA, A. de O. Caracterização dos empreendimentos executados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Mato Grosso do Sul no eixo da infraestrutura logística. **Entre-Lugar**, v. 6, n. 12, p. 72–87, 2016.

EPL. Empresa de Planejamento e Logística S/A. **Relatório Final Diagnóstico Logístico Mato Grosso do Sul 2022-2035**. Brasília, 2022

FARIAS, F. R.; BATISTA, R. L. **Do Sul ao Centro-Oeste**: A dinâmica geral da expansão do cooperativismo agropecuário do Sul do Brasil ao Mato Grosso do Sul a partir dos anos 2000. **Confins**, v. 69, 2025

FAMASUL. **Boletim logístico de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande, MS, n. 4, dez. 2023. Disponível em: https://portal.sistemafamasul.com.br/sites/default/files/boletimcasapdf/Boletim%20Famasul%20Log%20-%20004%20DEZEMBRO%202023.pdf. Acesso em: 11 nov. 2024.

FAUSTO, B. **História concisa do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. Imprensa Oficial do Estado, 2001.

FERNANDES, R. M. da S. O Programa de Investimento em Logística (PIL) em Mato Grosso do Sul: projetos e materialidade (concessão da BR-163). **Revista Eletrônica da Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Três Lagoas**, n. 28, p. 104-132, 11. Disponível em: https://periodicos.ufms.br/index.php/RevAGB/article/view/6738. Acesso em: 11 nov. 2024.

GARCIA, D. S. da C. **Mato Grosso (1850–1889):** uma província na fronteira do império. 2001. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, 2001. Disponível em: https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/205217. Acesso em: 7 jun. 2025.

GARDIN, C. Mato Grosso do Sul: considerações sobre política de transporte e projetos de integração continental. *In*: LAMOSO, L. P. (Org.). **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul.** Dourados: Editora da UFGD, 2008. p. 15-76. Disponível em: https://omp.ufgd.edu.br/omp/index.php/livrosabertos/catalog/view/23/21/68. Acesso em: 3 mar. 2025.

GRANDI, G. Transportes e planos de viação no Brasil imperial. **Revista USP**, São Paulo, Brasil, n. 132, p. 101–124, 2022. Disponível em: https://revistas.usp.br/revusp/article/view/196265. Acesso em: 12 mar. 2025.

GODOI, C. N.; LAMOSO, L. P.; BAZZANELLA, S. L. **Infraestrutura e projetamento no desenvolvimento regional com características chinesas**. Princípios, [s. l.], v. 43, n. 171, p. 54–74, 2025.

GUMIERO, R. G. Trajetória da política nacional do desenvolvimento regional (PNDR): fases e problemáticas para a sua implementação no Brasil. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, Taubaté, v. 19, n. 3, p. 458-475, set./dez. 2023. DOI: 10.54399/rbgdr.v19i3.7388. Disponível em: https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/7162/1371. Acesso em: 27 jul. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **I Centenário das Ferrovias Brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. Disponível em: http://memoria.org.br/pub/meb000000298/centenarioferrovias1954/centenarioferrovias1954.pdf. Acesso em: 23 jan. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2022/universo-caracteristicas-urbanisticas-do-entorno-dos-domicilios-nas-favelas-e-comunidades-urbanas. Acesso em: 18 nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2022/universo-caracteristicas-urbanisticas-do-entorno-dos-domicilios-nas-favelas-e-comunidades-urbanas. Acesso em: 18 nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Agrícola Municipal (PAM) 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/pam/tabelas. Acesso em: 18 nov. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Produto Interno Bruto dos Municípios 2011-2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/pib-munic/tabelas. Acesso em: 18 nov. 2025.

ISTOÉ. **Brasil 500 anos**: atlas histórico. São Paulo: Editora Três, 2000. Disponível em: https://docvirt.com/docreader.net/docreader.aspx?bib=AtlasHistorico. Acesso em: 3 jan. 2025.

LACERDA, A. *et al.* **Economia brasileira**. 4. ed. revista e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2010.

LOPES, G. C. L. de A., MACEDO, F. C. de, & MONTEIRO NETO, A. Propostas recentes de mudanças nos Fundos Constitucionais de Financiamento: em curso a desfiguração progressiva da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR). **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, 17(3), 2021. Disponível em: https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/6302. Acesso em: 12 jul. 2025.

MATO GROSSO DO SUL. **Portal de Informações e Geoposicionamento de Mato Grosso do Sul (PIN-MS)**. Campo Grande: Governo do Estado de Mato Grosso do Sul, 2018. Disponível em: https://www.pinms.ms.gov.br/portal/home/gallery.html?sortField=title&sortOrder=asc. Acesso em: 20 de jun. 2025.

MISSIO, F. J *et al.* Aspectos da Formação Econômica de Mato Grosso do Sul. **Estudos econômicos**, v. 49, n. 3, p. 601–632, 2019. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ee/a/p3tdZYfVzwyjL8rgWwK69qr/?format=html&lang=pt. Acesso em: 18 out. 2024.

MONIÉ, F. As cidades portuárias diante do imperativo de fluidez: território, circulação e reestruturação das hinterlândias dos portos. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. de C. A. da (org.). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume; FAPESP; PPGH; CAPES, 2015. p. 103–128.

PAVÃO, E. da S. **Formação, estrutura e dinâmica da economia de Mato Grosso do Sul no contexto das transformações da economia brasileira**. 2005. 239 f. Dissertação (Mestrado em Economia Industrial) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Socioeconômico, Florianópolis, 2005. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/102209/225391.pdf?sequence=1. Acesso em: 4 jun. 2025.

QUEIROZ, P. R. C. Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX). *In*: LAMOSO, Lisandra Pereira (Org.). **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul.** Dourados: Editora da UFGD, 2008. p. 15-76. Disponível em: https://omp.ufgd.edu.br/omp/index.php/livrosabertos/catalog/view/23/21/68. Acesso em: 3 mar. 2025.

QUEIROZ, P. R. C. Revisitando um velho modelo: contribuições para um debate ainda atual sobre a história econômica de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. **InterMeio: Revista do Programa de Pós-Graduação em Educação**. Campo Grande, MS, v. 14, n. 27, p. 128–156, jan./jun. 2008. Disponível em: https://periodicos.ufms.br/index.php/intm/article/view/2525/1727. Acesso em: 13 mar. 2025

QUEIROZ, P. R. C. Condições econômicas do sul de Mato Grosso no início do século XX. **Fronteiras**, Dourados, v. 1, n. 2, p. 113–136, 2021. Disponível em: https://ojs.ufgd.edu.br/FRONTEIRAS/article/view/13248. Acesso em: 8 mar. 2025.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993. 270 p. Título original: Pour une géographie du pouvoir (Paris, 1980). ISBN 85-08-04290-6.

RODRIGUE, J.-P. The role of transport and communication infrastructure in realising development outcomes. In: **The Palgrave Handbook of International Development**. London: Palgrave Macmillan UK, 2016. p. 595–614.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. O Brasil colonial: o ciclo do ouro, c. 1690-1750. In: BETHEL, Leslie (Org.). **América Latina colonial**. Trad. Mary A. L. de Barros & Magda Lopes. S.

Paulo: Edusp/FUNAG, 1999, pp. 471-525 (Apresentação: Beatriz Robaina Virmond e Evandro Ferreira Florscuk).

SANTANA JUNIOR, J. R. DE. (2009). Formação territorial da região da Grande Dourados: colonização e dinâmica produtiva. **Geografia (Londrina)**, 18(2), 89–107. https://doi.org/10.5433/2447-1747.2009v18n2p89. Disponível em: https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/2367. Acesso em: 12 mar. 2025.

SANTOS, K. F.; MISSIO, F. J. Políticas públicas de desenvolvimento regional em Mato Grosso do Sul. **Nova Economia**, [*s. l.*], v. 30, n. 3, p. 921–950, 2020.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 54, 1977, p. 81-100. Disponível em: https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/1092. Acesso em: 25 jun. 2025.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SEMADESC. **Estudo da dimensão territorial do Estado de Mato Grosso do Sul**: Regiões de Planejamento. Campo Grande: SEMADE, 2015. Disponível em: https://www.semadesc.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/estudo_dimensao_territorial_2015.pdf. Acesso em: 21 set. 2024.

SILVA, G. J. C. da; MARTINS, H. E. de P.; NEDER, H. D. Investimentos em infraestrutura de transportes e desigualdades regionais no Brasil: uma análise dos impactos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). **Brazilian Journal of Political Economy**, São Paulo, v. 36, n. 4, p. 840-863, out./dez. 2016. DOI: 10.1590/0101-31572016v36n04a10.Disponível em: https://www.scielo.br/j/rep/a/5p4mFMPdfPy8MjfxNNX43FS/?format=html&lang=pt. Acesso em: 7 jul. 2025.

SILVA, I. B. F. L. **Coalizão ruralista e o governo Bolsonaro**: implicações para o cenário do desenvolvimento brasileiro (2019-2022). 2024. 149 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioeconômico) – Centro de Ciências Sociais, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2024. Disponível em: https://tedebc.ufma.br/jspui/handle/tede/5466. Acesso em: 27 jul. 2025.

SILVA, W. G. DA. Controle e domínio territorial no sul do estado de Mato Grosso: uma análise da atuação da Cia Matte Larangeira no período de 1883 a 1937. **Agrária (São Paulo Online)**, v. 0, n. 15, p. 102, 2011. Disponível em: https://revistas.usp.br/agraria/article/view/79014. Acesso em: 13 mar. 2025.

SILVA, W. G. da. **O processo de integração produtiva da região de Dourados à economia nacional**. 2011. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. doi:10.11606/T.8.2011.tde-11122013-123649. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11122013-123649/pt-br.php. Acesso em: 29 set. 2024.

SILVA, W. G.; ABRITA, M. B. Políticas Públicas de Desenvolvimento Regional: uma análise a partir da atuação da primeira Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (1967-

1990). **Ateliê Geográfico**, [*s. l.*], v. 11, n. 1, p. 235–256, 2017. Disponível em: https://revistas.ufg.br/atelie/article/view/37387. Acesso em: 25 jun. 2025.

LAMOSO, L. P. A infra-estrutura como elemento organizador do território. In: SILVEIRA, M. R; LAMOSO, L. P; MOURÃO, P. F. C. (org.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

SOUZA, A. de O.; ABREU, S. de. Política, planejamento e território: aspectos da inserção do Estado de Mato Grosso do Sul no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 2007-2010. In: **Seminário Internacional Estado, Território e Desenvolvimento: Contradições, Desafios e Perspectivas**, Salvador/Bahia, 2012. Anais.

VIEIRA, R. M; MISSIO, F. J. Padrão de concentração e grau de especialização do emprego nas microrregiões do estado de Mato Grosso do Sul (1990-2010). **Informe Gepec**, Toledo, v. 17, n. 2, p. 40-56, jul./dez. 2013. Disponível em: https://e-revista.unioeste.br/index.php/gepec/article/view/7993. Acesso em: 14 dez. 2024.

VIGNANDI, R. S. et al. Arranjos produtivos locais de Mato Grosso do Sul e a Rota de Integração Latino-Americana: uma investigação dos potenciais de efeitos de transbordamento sobre o desenvolvimento regional. Interações, [s. l.], 2026. Disponível em: https://www.interacoes.ucdb.br/interacoes/article/view/5084. Acesso em: 13 jun. 2026.

APÊNDICE

DECLARAÇÃO DE USO DE FERRAMENTAS DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Eu, Fernando Figueiredo Aguillera, declaro que utilizei ferramentas de Inteligência Artificial (IA) no processo de elaboração do trabalho intitulado “Rede de transportes e dinâmicas econômicas no estado de Mato Grosso Do Sul: a circulação territorial na perspectiva do corredor bioceânico”, conforme detalho abaixo:

1. Ferramentas utilizadas:

ChatGPT, Gemini, Notebook LM, Copilot imagens e Upscayl.

2. Etapas em que foram utilizadas:

Corrigir a gramática e a concordância dos textos, auxiliar em partes da elaboração de código em Python-Pandas visando analisar dados, correção e ampliação de imagens com baixa resolução, auxílio na formatação de referências, compreender passagens textuais de livros e artigos em inglês e espanhol, construção do resumo em inglês e orientações gerais, como ABNT, QGIS e GIMP.

3. Em quais seções do manuscrito: Em todo o documento.

4. Descrição dos limites de uso: Uso para apoio redacional, uso restrito à tradução e uso para tratamento de dados.

Declaro ainda que assumo total responsabilidade pelo conteúdo do manuscrito, garantindo sua originalidade, precisão, validade e integridade ética.

Campo Grande, 20/08/2026

_____

Fernando Figueiredo Aguillera

_____

Prof. (a) Dr. (a) Ana Paula Camilo Pereira