

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS–UFGD  
FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CIÊNCIAS CONTÁBEIS E  
ECONOMIA – FACE**

**LUCAS VINÍCIUS GOMEZ DE ARAÚJO**

**O PERFIL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DE  
MATO GROSSO DO SUL: O CASO DOS MUNICÍPIOS CORTADOS  
PELA BR-163**

**DOURADOS/MS  
2021**

LUCAS VINÍCIUS GOMEZ DE ARAÚJO

**O PERFIL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DE  
MATO GROSSO DO SUL: O CASO DOS MUNICÍPIOS CORTADOS  
PELA BR-163**

Trabalho de Graduação II apresentado à Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Economia, da Universidade Federal da Grande Dourados, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre S. Corrêa

Banca avaliadora: Prof. Dr. Enrique D. Romero  
Prof. Dr. Paulo Henrique O. Hoeckel

DOURADOS/MS  
2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP).

A663p Araujo, Lucas Vinicius Gomez De  
O PERFIL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DE MATO GROSSO  
DO SUL: O CASO DOS MUNICÍPIOS CORTADOS PELA BR-163 [recurso eletrônico] / Lucas  
Vinicius Gomez De Araujo. -- 2021.  
Arquivo em formato pdf.

Orientador: Alexandre de Souza Corrêa.

TCC (Graduação em Ciências Econômicas)-Universidade Federal da Grande Dourados, 2021.

Disponível no Repositório Institucional da UFGD em:

<https://portal.ufgd.edu.br/setor/biblioteca/repositorio>

1. Infraestrutura de Transporte. 2. Desenvolvimento Regional. 3. Mato Grosso do Sul. 4.  
BR-163. I. Corrêa, Alexandre De Souza. II. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

©Direitos reservados. Permitido a reprodução parcial desde que citada a fonte.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DA GRANDE DOURADOS  
FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CIÊNCIAS  
CONTÁBEIS E ECONOMIA - FACE/UGD



ATA DE APROVAÇÃO DE BANCA EXAMINADORA DE  
TRABALHO DE GRADUAÇÃO II, SEMESTRE LETIVO 2020.1,  
RAEMF

## **O PERFIL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL: O CASO DOS MUNICÍPIOS CORTADOS PELA BR-163.**

Lucas Vinícius Gomez de Araújo

Esta monografia, realizada via webconferência (Google Meet), foi julgada adequada para aprovação na atividade acadêmica específica de Trabalho de Graduação II, que faz parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas pela Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Economia –FACE da Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD.

Apresentado à Banca Examinadora integrada pelos professores:

Prof. Alexandre de Souza  
Corrêa (Presidente)

Prof. Dr. Enrique Duarte  
Romero (Avaliador 1)

Prof. Dr. Paulo Henrique de Oliveira  
Hoeckel (Avaliador 2)

DOURADOS-MS, 31 de maio de 2021.

REGISTRO:  
AB - 25/2021

## **AGRADECIMENTOS**

Dedico este trabalho a minha namorada, Jacqueline Fernanda Ferreira Antônio, pelo seu amor, compreensão, e incentivo constante.

Ao meu professor orientador, Dr. Alexandre S. Corrêa, por sua paciência e incentivo com seu orientando.

## RESUMO

O objetivo deste trabalho foi o de realizar um estudo descritivo agrupando os principais dados econômicos e sociais utilizados para aferir o desenvolvimento econômico e social dos municípios que são cortados pela rodovia BR-163 no estado de Mato Grosso do Sul entre os anos de 2010 e 2018. O estudo buscou compreender o crescimento da economia nas regiões; o uso e a importância da rodovia para os municípios; o transporte como viabilizador de desenvolvimento das regiões, entre outros. Para isso, pelo método descritivo, foi realizado um levantamento de dados da produção agropecuária do estado sul-mato-grossense, bem como a quantidade de mercadorias transportadas pela rodovia, dos índices de desenvolvimento dos municípios e da formação econômica dos municípios. No período analisado por este trabalho, percebeu-se que ocorreu uma melhora no desenvolvimento nas áreas da educação e saúde, já o crescimento econômico apresentou retração, período de queda agregada também na economia do país.

**Palavras-Chaves:** Infraestrutura de Transporte; Desenvolvimento Regional; Mato Grosso do Sul; BR-163.

## **ABSTRACT**

The aim of this work was to carry out a descriptive study grouping the main economic and social data used to assess the economic and social development of the municipalities which are cut through the Highway BR-163 in the state of Mato Grosso do Sul between the years of 2010 to 2018. This study meant to comprehend the growth of the economy in these regions; the use and importance of the highway for the municipalities; transportation as an enabler for the development of regions, among others. Due to this, through the descriptive method, a survey of agricultural production data was carried out in the state of Mato Grosso do Sul, as well as the quantity of goods transported by this highway, the development indexes of the municipalities and the economic formation of the municipalities. In the period assessed by this work, it was noticed that there was an improvement in development in the areas of education and health, while in economic growth showed a retraction, a period of aggregate decline also in the country's economic.

**Key-words:** Transport Infrastructure; Regional Development; Mato Grosso do Sul; Highway No. BR-163.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Rodovia BR-163 em Mato Grosso do Sul .....	20
FIGURA 2 – Evolução da participação dos setores de atividades nos municípios cortados pela BR-163 - exceto Campo Grande – 2010/2018 (em %) .....	25



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População e PIB per capita real, com ano base 2018, dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2018) .....	23
Tabela 2 – Participação do PIB por setor de atividade dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2018) (em %) .....	24
Tabela 3 – Produção de grãos dos municípios cortados pela BR-163/MS – em toneladas e taxa média de crescimento anual - em % (2010-2018) .....	26
Tabela 4 – Valor Adicionado da Produção de Grãos Média, em valores reais com ano base 2018, dos municípios cortados pela BR-163/MS e de Mato Grosso do Sul - 2010-2018 (R\$ mil) .....	27
Tabela 5 – Comportamento das Exportações, em valores nominais, dos municípios cortados pela BR-163/MS e de Mato Grosso do Sul - 2010-2018 (FOB US\$) .....	28
Tabela 6 – Índice FIRJAN de desenvolvimento municipal de emprego e renda dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2016) .....	30
Tabela 7 – Índice FIRJAN de desenvolvimento municipal de saúde dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2016) .....	31
Tabela 8 – Índice FIRJAN de desenvolvimento municipal de educação dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2016) .....	32
Tabela 9 – Índice FIRJAN de desenvolvimento municipal geral dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2016) .....	33

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CNT – Confederação Nacional do Transporte

CODESUL – Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IFDM – Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal

NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

PIB – Produto Interno Bruto

UFGD – Universidade Federal da Grande Dourados

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	<b>12</b>
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA .....	13
1.2 OBJETIVOS .....	13
1.2.1 Objetivo Geral .....	13
1.2.2 Objetivo Específico .....	14
1.3 JUSTIFICATIVA .....	14
<b>2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA</b> .....	<b>14</b>
2.1 Revisão Teórica .....	14
2.2 Revisão de Literatura .....	17
<b>3. METODOLOGIA</b> .....	<b>20</b>
<b>4. RESULTADOS E DISCUSSÃO</b> .....	<b>22</b>
4.1 Perfil Econômico .....	22
4.2 Perfil Socioeconômico .....	29
<b>5. CONCLUSÕES FINAIS</b> .....	<b>34</b>
REFERÊNCIAS .....	36

## 1 INTRODUÇÃO

A rodovia BR-163 é a principal infraestrutura logística do estado de Mato Grosso do Sul, servindo como um eixo de escoamento da produção agropecuária de norte a sul, interligando grande parte dos centros econômicos e contribuindo para a dinâmica econômica dos municípios em seu entorno. Segundo Maia (2015), este tipo de infraestrutura rodoviária é uma das principais fontes de crescimento econômico, pois afeta positivamente as relações econômicas de transações de bens e serviços, potencializando o desenvolvimento de determinadas regiões abrangidas por ela.

Conforme o Ministério da Infraestrutura (BRASIL, 2017) a BR-163 não se limita somente ao estado de Mato Grosso do Sul, ela passa por seis estados brasileiros: Pará, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. No território sul-mato-grossense a extensão da rodovia é de 847,20 quilômetros de extensão, com sua trajetória próxima à vinte municípios: Bandeirantes; Caarapó; Camapuã; Campo Grande; Coxim; Dourados; Eldorado; Japorã; Itaquiraí; Jaraguari; Juti; Mundo Novo; Naviraí; Nova Alvorada do Sul; Pedro Gomes; Rio Brillhante; Rio Verde do Mato Grosso; Rochedo; São Gabriel do Oeste e Sonora.

Estes são pontos de concentração urbana, de pequeno e médio porte, são municípios que têm participação direta com a rodovia, utilizada para o transporte de pessoas e de mercadorias. Conforme os estudos de Rephann (1993) e Anas (1995), pode-se dizer que é o aprimoramento da infraestrutura de transporte que condiciona uma melhora na atividade econômica de uma região.

O transporte atinge todos os três setores da economia (primário, secundário e terciário), abrindo novas modalidades de trabalho e promovendo desenvolvimento para a população. Como o transporte rodoviário necessita de manutenção e motoristas, a construção e melhoramento da via, abre espaço para novas vagas de trabalho e novas indústrias, assim demandando mão de obra. Para Weber (1969) estes aspectos, implicam na localização industrial, esta associada à minimização dos custos de transporte dos insumos e da produção até os pontos de consumo.

Para Barat (1969, p.02) “o setor de transportes constitui-se, portanto, dentro do contexto do sistema econômico, num dos mais importantes setores da produção intermediária, uma vez que alimenta todo o resto do sistema de um serviço indispensável à operação de cada unidade produtiva”. O setor de transporte é indispensável para qualquer setor, pois todo produto é transportado uma ou mais vezes até chegar ao consumidor final.

Segundo Torres (2009, p.27) “uma melhoria na infraestrutura de transportes poderá gerar uma tendência à especialização da produção local, aumentando o fluxo de comércio”, com essa definição, pode-se afirmar que o transporte é um fator preponderante na formação econômica regional, em que tende a especialização da produção nos setores econômicos que são impactados conforme as condições da via usada para o fluxo das mercadorias.

Nesse contexto, é possível compreender que a BR-163 pode favorecer no processo de desenvolvimento do estado sul-mato-grossense, potencializando primeiramente, o processo de industrialização e de crescimento econômico e, posteriormente, o desenvolvimento econômico e social. Assim, este trabalho procura descrever o perfil econômico e social dos municípios que são abrangidos pela BR-163, observando se existem semelhanças do desenvolvimento entre eles, reconhecendo suas dinâmicas econômicas e suas potencialidades.

## **1.1 PROBLEMA DE PESQUISA**

A rodovia BR-163, é considerada a principal via de escoamento da produção de Mato Grosso do Sul. Com sua estrutura, a mesma condiciona o crescimento da região, fomentando a economia de vários municípios por onde ela passa. No âmbito produtivo, a maior agilidade no escoamento de seus produtos e com a redução dos custos de transportes, as empresas melhoram seu modelo operacional, o que fortalece para competirem com o mercado nacional e internacional, contribuindo com o crescimento econômico de seus municípios.

Desse modo, a partir do entendimento da importância da infraestrutura logística para dinamizar os setores produtivos e contribuir para o crescimento e desenvolvimento econômico, o presente trabalho procura responder a seguinte questão: qual o perfil econômico e social dos municípios sul-mato-grossenses que são abrangidos pela BR-163?

## **1.2 OBJETIVOS**

### **1.2.1 OBJETIVO GERAL**

- Descrever o desenvolvimento econômico e social dos municípios que são cortados pela rodovia BR-163 no estado de Mato Grosso do Sul entre os anos de 2010 a 2018.

### **1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Apresentar o comportamento dos setores de atividades nos municípios da BR-163;
- Descrever a situação social dos municípios cortados pela BR-163;
- Analisar o perfil econômico e social dos municípios abrangidos pela BR-163.

### **1.3 JUSTIFICATIVA**

A ideia de estudar a logística rodoviária no estado de Mato Grosso do Sul é buscar compreender o comportamento da dinâmica econômica dos municípios que estão próximos da principal rodovia BR-163. Tendo como base estudos de Maia (2015), Gonçalves et al. (2016), Nakamura (2018), entre outros, que analisaram a importância de investimentos nas infraestruturas de transportes sobre o desenvolvimento econômico de uma região ou município.

O presente trabalho busca também, compreender o processo de desenvolvimento dos municípios e a relação com a rodovia BR-163 no estado de Mato Grosso do Sul. A importância deste estudo para o estado de Mato Grosso do Sul, é entender o comportamento econômico dos municípios que tange a rodovia. Nesse sentido, o estudo contribuirá sobre o entendimento da logística rodoviária e seus aspectos sobre o desenvolvimento e a importância de melhorar a infraestrutura logística como meio de dinamizar a economia regional.

## **2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

### **2.1 REVISÃO TEÓRICA**

No Brasil, devido ao seu extenso território, a logística tem grande importância, de acordo com o IBGE (2020), a área total brasileira é de 8.510.296 Km<sup>2</sup>, por essa característica, é interessante a conexão entre as diversas regiões existentes nas extremidades do país, como as condições de transporte não são de qualidade nas regiões de difícil acesso, o investimento nesses locais são necessários para a redução de desigualdades econômicas e sociais. Segundo Bertussi (2012, p. 104) “O caso do Brasil torna-se emblemático, pois sua dimensão territorial revela características díspares entre suas regiões, ressaltando a importância dos investimentos em infraestrutura como forma de reduzir essas desigualdades”.

Barat (1969, p. 3) em seu estudo “O setor de transportes constitui-se, portanto, dentro do contexto do sistema econômico, num dos mais importantes setores da produção intermediária, uma vez que alimenta todo o resto do sistema de um serviço indispensável à operação de cada unidade produtiva”. O uso dos meios de transportes é apontado como um serviço indispensável para a produção, sendo exposto a todo o sistema produtivo, desde a extração da matéria prima para a produção até o consumo final, a logística está atrelada à produção. O uso do transporte é indispensável, de todas as formas o transporte é importante, e melhor quando é mais barato para usá-lo.

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), em 2009 o transporte de cargas brasileiro foi utilizado, entre o total: 61,1% pelo sistema rodoviário, 21,0% pelo modal ferroviário, 14,0% por hidrovias e rotas fluviais e 0,4% por aéreas, sendo predominante o uso do sistema rodoviário para o transporte de cargas, e ainda, o transporte rodoviário, apesar de seu predomínio na repartição modal, apresenta em sua infraestrutura problemas decorrentes de deficiências no planejamento, na execução e na manutenção. As condições disponíveis para o uso das rodovias não são adequadas para o transporte, a falta de investimentos ao setor, atinge consequentemente o desenvolvimento do país (CNT, 2018).

Nakamura (2018, p.65), defende que:

A existência de uma infraestrutura de transporte é um pressuposto necessário ao desenvolvimento nacional. A ausência de uma rede eficiente de transportes é um dos gargalos que impedem o desenvolvimento econômico e social do Brasil. Sem infraestrutura não existe crescimento econômico e competitividade da economia de um país.

Existe, portanto, uma importância da logística como uma estrutura necessária para o desenvolvimento econômico, levando em consideração essas palavras, os municípios com meios de transporte planejados e eficientes podem atingir melhores níveis de competitividade na economia.

Araújo e Guilhoto (2008), colocam a disponibilidade de infraestrutura de transporte como maneira de desenvolvimento econômico, pois geram influência sobre decisões de localização para investimentos por parte das empresas, afetando a geração e circulação de renda. Com mais investimentos na região para a criação de novas empresas ou aumentar a capacidade, as empresas afetam diretamente a região onde estão instaladas.

Chandra e Thompson (2000) apud Ribeiro (2012, p.23) pondera que “o crescimento de determinada firma situada em uma região, cuja estrada recebeu melhorias, irá depender do custo de produção da firma e da localização dessa em relação à estrada que recebeu a melhoria”. Por essas palavras, o crescimento de empresas está ligado ao custo de produção naquela região e a

qualidade da via por onde é escoado essa produção, os investimentos são feitos onde há melhores condições para produzir e distribuir.

Rodrigues e Colmenero (2009, p.05) explicam que “um dos fatores que prejudica o desenvolvimento econômico do Brasil e a integração das operações produtivas é a precária infra-estrutura viária”. No Brasil, como o transporte de cargas é majoritariamente usado as rodovias, por consequência de planos para desenvolvimento do país no passado, a falta de integração com outros modais e a baixa qualidade na manutenção, são alguns dos fatores que prejudicam o transporte de cargas.

Barat (1969, p. 56) declara que “O sistema de transportes no Brasil sofreu historicamente uma dupla ausência de integração: a descontinuidade espacial no sentido da definição de uma economia nacional e a falta de complementariedade entre as diferentes modalidades de transporte”. Os investimentos feitos sem planejamento adequado para a característica do país, a falta de integração entre as redes de transportes, são algumas das características que diminuem as oportunidades de crescimento da economia. As estruturas construídas de forma unificada, sem a conexão entre outros meios logísticos, alto custos de manutenção, encarecem o transporte brasileiro.

Barat (1968) estudou que a concentração de empresas aumenta o crescimento econômico, uma criação de um polo empresarial, sendo como um impulso que dinamiza o espaço econômico regional, e o investimento em transporte atua para reforçar essa tendência de crescimento. Essa concentração de empresas numa região agrega na decisão para novas instalações e investimentos para o aumento da capacidade produtiva das antigas empresas. A formação de um local onde existe um conjunto de diversas empresas cria um ambiente onde a mão de obra para a indústria fica mais qualificada, vide ao conhecimento adquirido pelos trabalhadores e a concorrência. A conexão para essas regiões agregadas de empresas é imprescindível para que seja possível o crescimento econômico.

Bresser-Pereira (2006, p. 6) alega que “O desenvolvimento econômico é um processo de aumento do capital humano, ou seja, dos níveis de educação, saúde e competência técnica dos trabalhadores, e da transferência dessa força de trabalho para setores com maior conteúdo tecnológico que implicam em salários mais elevados”. Para se ter desenvolvimento econômico, como cita o autor, há de ter aumento do capital humano, a qualidade de vida e o conhecimento tecnológico faz parte de uma melhoria no trabalho, aumentando a produtividade e retornos financeiros maiores, a qualidade de vida dos trabalhadores afeta a produtividade do indivíduo.



## 2.2 REVISÃO DE LITERATURA

O estado de Mato Grosso do Sul (MS), tem na sua história de formação econômica a extração de matéria-prima, pecuária, agricultura e em tempos mais recentes, bens manufaturados. A divisão do estado do Mato Grosso que ocorreu em 1977, ajudou no aumento da população de MS com a capacidade de abrigar novas famílias e a possibilidade de um recomeço, fomentou o desejo de se instalar no estado.

Missio e Rivas (2019) explicam que o povoamento na região do estado de MS é dividido em três etapas, na primeira a partir da colonização no século XVII, foi uma incorporação do território, com ligação para os circuitos econômicos, que foi através da procura de índios para serem escravos nas lavouras de São Paulo. Surgindo outro interesse quando foi descoberto jazidas de ouro na região de Cuiabá por volta de 1719, só então surgiu desejo de ocupação do território. Após esse período aurífero, a sobrevivência da região foi com o estabelecimento de uma pequena produção mercantil. Na parte sul de Mato Grosso, a pecuária torna-se a atividade econômica predominante e com o fim da Guerra do Paraguai a extração de erva-mate também tem grande participação na economia, sendo mais intensiva quando é construído a estrada de ferro Noroeste do Brasil (NOB), no começo do século XX.

Na segunda etapa da colonização de Mato Grosso do Sul, é devido ao programa “Marcha para o Oeste” do governo federal, motivo para povoar as fronteiras nacionais, a maneira para conseguir esse objetivo foi com a criação de colônias agrícolas. As políticas de financiamentos e de incentivos do Estado Nacional, com o programa Marcha para o Oeste, para ajudar no desenvolvimento não englobava a todas as regiões do país, para o MS aplicou-se em melhores máquinas e insumos pois era considerado uma região com melhores condições de crescimento na agricultura agro industrializada (MISSIO; RIVAS, 2019).

Na terceira etapa, segundo Missio e Rivas (2019) ocorreu no final da década de 1970, o modelo agroexportador de *commodities* foi a alternativa encontrada considerando a situação do país naquele momento, com dívidas externas dado o financiamento federal e a falta de divisas territoriais. Porém, a enorme distância entre a área de produção das *commodities* ao mercado consumidor, dificultava o desenvolvimento dessa localidade devido o consumo das famílias ser ligado a produtos industrializados, geralmente importados, que não eram produzidos no estado.

Missio e Rivas (2019) ainda relatam que no início do domínio desse território, o transporte era feito por via terrestre e fluvial, abrindo estradas pela mata saindo dos centros comerciais do sudeste e entrando nesse local, pela dificuldade no transporte entre esses pontos, era muito usado os rios, principalmente o Rio Paraguai por sua característica de conexão direta

com o oceano que facilitava o transporte. Com a Guerra do Paraguai a situação modificou, a suspensão do uso do Rio Paraguai e a saída da população por causa da guerra, perdurando essa condição de menor interesse do local até a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (NOB) com ligação até o sudeste brasileiro.

Fagundes et al. (2017, p.114) explicam que “O estado de MS se destaca em cenário nacional e internacional por meio do agronegócio. As cadeias de soja, milho, cana-de-açúcar, algodão e de bovinos resultam em elevado dinamismo para a economia sul-mato-grossense e alta competitividade em âmbito nacional”. Com terras de qualidade para a produção agrícola e manejo de bovinos, o resultado que esse setor econômico alcança é destaque nacional, esse mercado atende ao consumo nacional e internacional, exportando principalmente produtos primários.

Fagundes et al. (2017) continuam mencionando que:

Em geral criou-se um paradigma de que o Mato Grosso do Sul é um Estado agrário, mas essa realidade (do século passado) vem se alterando ao longo das décadas. Este processo de abandono do modelo unicamente agroexportador rumo a uma diversificação, voltada ao mercado interno, por meio da industrialização e agroindustrialização.

Com desenvolvimento da tecnologia, o setor agro com as máquinas desenvolvidas para a agricultura já não necessitava de muitas pessoas, o incentivo de indústrias por meio dos Planos Nacionais de Desenvolvimento do governo federal fortaleceu na decisão de investimentos para criação de tais indústrias.

Zamberlan et al. (2009) argumentam que a industrialização no estado do MS intensificou na década de 1980 com a implementação de pequenas indústrias substitutivas de importação estaduais, a produção estadual de *commodities* induziu a industrialização com a criação de novas indústrias pautadas para o setor agropecuário, transformando produtos primários em intermediários ou finais, gerando empregos na região, diversificando a cadeia de indústrias no estado.

Silva et al. (2009) estudaram a consequência do gasto público com infraestrutura de transporte e o crescimento recorrente, chegaram ao resultado de que gastos com a infraestrutura estimulam ou restringem o desempenho macroeconômico dos estados. Especificando que com investimentos na infraestrutura de transportes reduz os custos das empresas e conseqüentemente estimula o investimento, a produtividade e crescimento da economia. E define que com um aumento médio nos gastos de infraestrutura de transportes em 10% tem um impacto de 1% no PIB estadual médio, o dobro dos gastos realizados.

Porém, os resultados obtidos sinalizam que os estados não conseguem manter um crescimento econômico sustentado, precisam aumentar os gastos nesse setor para então resolverem os gargalos que comprometem o investimento, a produtividade das empresas e o potencial crescimento dos estados (SILVA et al, 2009).

Souza et al. (2008) estudaram as rodovias de MS, identificando como o modal mais utilizado no estado, compreendendo 81% de toda a carga transportada em 2003. Com o total de 67.422 quilômetros disponíveis para uso, sendo apenas 6.918 quilômetros pavimentados, 2.974 quilômetros de estradas planejadas e 56.852 quilômetros de estrada de terra. Observaram que de acordo com o Plano Diretor de Transporte do CODESUL (2003), o estado do MS está distribuído em três eixos: Norte-Sul com a BR-163, Leste-Oeste com a BR-262 que liga as cidades de Corumbá ao leste e Três Lagoas ao oeste, e também no sentido Leste-Oeste composto pela BR-267 ligando as cidades entre Bataguassu ao leste e Porto Murtinho ao oeste. A região do Sul do estado, em especial na região do município de Dourados, concentra a maior participação da malha rodoviária pavimentada.

O maior volume de tráfego nas rodovias do estado ocorre no período da colheita agrícola, sendo a BR-163 a principal opção para o escoamento da produção, em que absorve as cargas do norte e nordeste do estado e um grande volume da produção do estado do Mato Grosso, com destino ao Porto de Santos no estado de São Paulo ou ao Porto de Paranaguá no estado do Paraná (SOUZA, 2008).

Silva (2015) relata que as rodovias federais de Mato Grosso do Sul perpassam por 71% dos municípios do estado, sendo o principal modal utilizado para transitar no estado, grandes indústrias a usam para transportar seus objetos de necessidade, como grandes peças das máquinas produtoras, e parte do escoamento da produção. Sendo utilizado também o modal ferroviário e hidroviário.

Na situação do uso para as ferrovias, chegou ao resultado que em Mato Grosso do Sul o transporte por esse modal movimenta quase 20% das principais cargas do país, e no modal fluvial chega apenas a utilizar um pouco mais de 1% das cargas transportadas no trecho Paraná-Tietê, demonstrando o desuso desse importante modal (SILVA, 2015).

Neste contexto, se destaca a potencialidade do estado em potencializar a utilização de seus modais logísticos. Os investimentos nos modais proporcionaria maior capacidade e agilidade na distribuição de produtos, o que induziria os setores de atividades em maiores investimentos, refletindo no crescimento econômico do estado.

### 3 METODOLOGIA

O desenvolvimento deste trabalho foi realizado pelo estudo do método descritivo, segundo Gil (2008, p.28) “as pesquisas deste tipo têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis”, por meio deste modelo foi possível descrever o perfil do desenvolvimento econômico e social dos municípios sul-mato-grossenses cortados pela BR-163.

Os municípios que são cortados pela BR-163 no estado de Mato Grosso do Sul: Bandeirantes; Caarapó; Camapuã; Campo Grande; Coxim; Dourados; Eldorado; Japorã; Itaquiraí; Jaraguari; Juti; Mundo Novo; Naviraí; Nova Alvorada do Sul; Pedro Gomes; Rio Brilhante; Rio Verde do Mato Grosso; Rochedo; São Gabriel do Oeste e Sonora. Na Figura 01 é ilustrada a localização de cada município.

**Figura 1** – BR-163 em Mato Grosso do Sul



Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2016).

Como se pode observar na Figura 01, a BR-163 cruza todo o estado de Mato Grosso do Sul (de Sul a Norte) possuindo uma extensão 847,2 quilômetros de extensão, com início na divisa com o estado do Paraná, no município de Mundo Novo, até a divisa com o estado de Mato Grosso, no município de Sonora. A rodovia passa por 20 municípios sul-mato-grossenses, atendendo cerca de 1,3 milhão de habitantes e possui o importante papel na logística de transporte da agroindústria, do comércio e do turismo (ANTT, 2016).

Os dados utilizados foram coletados do Instituto Brasileiro Geografia e Estatística (IBGE), e do sistema Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM). Os dados coletados abrangem a renda, o Produto Interno Bruto e o Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal.

Para o entendimento do desempenho dos municípios cortados pela BR-163 ante o restante dos municípios do estado, sendo 59 municípios que não estão localizados na rodovia BR-163 e 20 municípios cortados pela BR-163, adotou-se o método estatístico de comparação contrafactual. De forma a compreender a situação socioeconômica foi utilizado o índice FIRJAN, que relata a atuação dos municípios na educação, saúde, emprego e renda, e o índice geral para essas variáveis. Os dados que foram selecionados para descrever o perfil do desenvolvimento dos municípios de Mato Grosso do Sul, estão organizados no Quadro 1:

**Quadro 1** - Dados a serem utilizados:

Variáveis	Fonte de dados
Produto Interno Bruto; Renda per capita, Produto Interno Bruto por setores de atividades	IBGE
Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM)	FIRJAN
Exportações de <i>Commodities</i>	Ministério do Exterior

Fonte: Adaptado pelo autor.

A partir dos dados coletados apresentados no Quadro 01, foi possível descrever a situação econômica e social dos municípios sul-mato-grossense, bem como analisar se os municípios ao entorno da BR-163 tendem a apresentar indicadores de crescimento/desenvolvimento melhor que os demais. Para que seja possível tal análise, os anos a serem estudados foram de 2010 a 2018.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

### 4.1 PERFIL ECONÔMICO

Neste subitem é apresentado os principais indicadores econômicos dos municípios sul-mato-grossense que são abrangidos pela BR-163. Para estruturar a análise dos dados, foram considerados para efeitos de comparação a média dos valores dos indicadores dos municípios da rodovia BR-163 e do restante dos municípios do estado de Mato Grosso do Sul, retirando os municípios da rodovia em questão. Contudo, como a capital do estado Campo Grande obtém maior concentração populacional, bem como de atividades econômicas, também foi considerada a média dos indicadores dos municípios da BR-163, excluindo-se, portanto, a capital.

A Tabela 1 apresenta os dados do Censo Demográfico da população residente em 2010 e a estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2018. Também são apresentados o Produto Interno Bruto (PIB) *per capita* para os mesmos anos. Tanto a taxa de crescimento populacional quanto a taxa de crescimento do PIB *per capita* dos municípios da BR-163 foram semelhantes à média estadual entre os anos de 2010 a 2018.

É possível observar, que houve crescimento populacional em praticamente todos os municípios observados, exceto o município de Pedro Gomes que houve perda de população, alguns apresentam crescimento populacional mais evidente, como os municípios de Jaraguari (71,44%), Caarapó (32,36%), Rio Brilhante (32,74%) que ficaram com crescimento populacional acima dos 30,00%.

Chama a atenção a concentração populacional dos municípios da BR-163, que mesmo retirando o efeito da capital do estado, a média populacional continuou elevada e próxima ao do estado. Araújo e Guilhoto (2008) destacam que tal disponibilidade de infraestrutura de transporte gera maior concentração populacional, ao trazer maior circulação de renda e melhoria das condições socioeconômicas de uma região.

**Tabela 1** – População e PIB per capita real, com ano base 2018, dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2018)

Municípios	População 2010	PIB per capita 2010	População 2018	PIB per capita 2018	Taxa Cresc. População (%)	Taxa Cresc. PIB per capita (%)
Bandeirantes	5.789	31.815,69	6.829	60.751,54	17,97	90,95
Caarapó	21.973	32.777,99	29.743	46.886,31	35,36	43,03
Camapuã	12.593	26.398,41	13.727	31.710,66	9,01	20,12
Campo Grande	781.437	30.593,71	885.711	32.942,46	13,34	7,68
Coxim	29.530	26.322,10	33.516	26.823,76	13,50	1,91
Dourados	182.781	30.652,43	220.965	38.468,40	20,89	25,50
Eldorado	10.185	25.955,02	12.305	30.032,67	20,81	15,71
Itaquiraí	18.614	22.844,98	20.905	35.789,39	12,31	56,66
Japorã	7.731	9.370,81	8.976	14.519,28	16,10	54,94
Jaraguari	4.146	24.199,37	7.108	66.831,89	71,44	176,17
Juti	5.900	26.840,87	6.638	42.825,63	12,51	59,55
Mundo Novo	17.043	20.805,04	18.256	28.415,19	7,12	36,58
Naviraí	46.424	27.818,65	54.051	34.043,66	16,43	22,38
Nova A. do Sul	16.432	44.550,47	21.300	70.084,08	29,63	57,31
Pedro Gomes	7.967	23.870,37	7.666	29.771,71	-3,78	24,72
Rio Brilhante	27.745	54.132,23	36.830	62.329,23	32,74	15,14
Rio Verde MT	18.385	20.891,84	19.682	23.783,19	7,05	13,84
Rochedo	4.562	27.841,09	5.403	32.574,38	18,43	17,00
São G. do Oeste	20.768	45.361,92	26.363	64.330,57	26,94	41,82
Sonora	14.833	33.736,91	18.828	37.941,82	26,93	12,46
<b>Média Municípios</b>	<b>62.742</b>	<b>29.339,00</b>	<b>72.740</b>	<b>40.542,64</b>	<b>15,94</b>	<b>38,19</b>
<b>Média Municípios S/ Campo Grande</b>	<b>24.916</b>	<b>29.272,96</b>	<b>29.952</b>	<b>40.942,65</b>	<b>20,21</b>	<b>39,87</b>
<b>Média Mato G. do Sul</b>	<b>8.410</b>	<b>32.631,09</b>	<b>21.919</b>	<b>43.444,51</b>	<b>160,63</b>	<b>33,14</b>

Fonte: IBGE (2018). Elaborado pelo autor.

Na variante PIB *per capita* houve crescimento de todos os municípios, em boa parte dos municípios sendo valores próximos a média do estado, a capital Campo Grande ficou com sua taxa de crescimento abaixo da média com 13,34% no período. A média dos municípios listados na Tabela 1 ficou em 38,19% para o crescimento do PIB *per capita* e 15,94% para crescimento da população.

Os municípios que melhor performaram, considerando crescimento populacional e do PIB *per capita* maior que a média estadual, foram Jaraguari, seguido de Caarapó, Nova Alvorada do Sul e São Gabriel do Oeste. Cabe destacar que, mesmo com a exceção da capital Campo Grande, os municípios abrangidos pela BR-163 continuaram apresentando médias de crescimento melhores que os demais municípios do estado.

Para observar o comportamento de cada setor de atividade econômica e assim conhecer qual delas caracterizam os municípios, na Tabela 2 são demonstrados os dados da participação do PIB por setores da economia: agropecuária, indústria e serviços dos municípios abrangidos

pela BR-163. Verifica-se que o setor de Serviços é predominante em quase todos os municípios, com exceção dos municípios de Bandeirantes, Jaraguari, Juti, Nova Alvorada do Sul e Rio Brilhante que tem o setor Agropecuário como principal componente do PIB.

**Tabela 2** – Participação do PIB por Setor de Atividade dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2018) (em %)

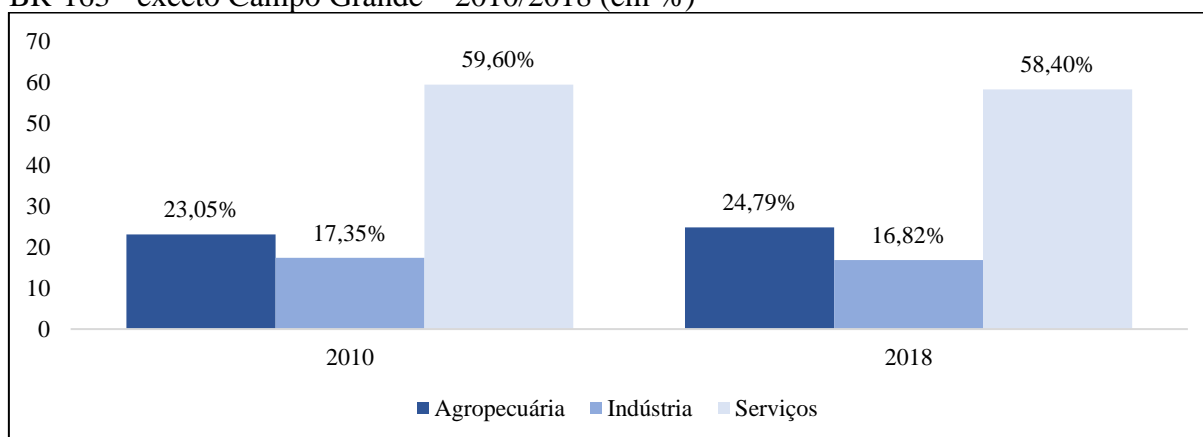
Municípios BR-163	Part. PIB por Setores 2010			Part. PIB por Setores 2018		
	Agrop.	Ind.	Serv.	Agrop.	Ind.	Serv.
Bandeirantes	54,53	5,80	39,67	62,60	5,86	31,54
Caarapó	30,23	17,98	51,79	30,47	23,52	46,00
Camapuã	42,64	4,45	52,91	36,75	5,00	58,24
Campo Grande	0,94	19,95	79,11	1,18	15,14	83,68
Coxim	17,53	13,92	68,55	18,22	6,87	74,90
Dourados	7,02	16,88	76,10	8,92	15,39	75,69
Eldorado	39,00	9,60	51,40	30,09	16,10	53,82
Itaquiraí	42,99	12,26	44,75	35,00	19,75	45,25
Japorã	24,91	3,82	71,26	36,95	3,55	59,50
Jaraguari	44,73	3,90	51,37	76,17	1,99	21,84
Juti	54,34	4,91	40,74	55,04	10,72	34,24
Mundo Novo	11,06	24,14	64,80	10,67	19,44	69,89
Naviraí	16,07	27,57	56,35	21,24	16,96	61,80
Nova A. do Sul	42,87	21,16	35,98	34,94	33,84	31,22
Pedro Gomes	41,17	4,26	54,57	37,22	4,21	58,57
Rio Brilhante	42,36	23,67	33,97	40,00	22,12	37,89
Rio Verde M. Grosso	35,52	6,29	58,19	31,84	6,93	61,23
Rochedo	30,23	27,60	42,17	24,20	27,79	48,02
São G. do Oeste	29,69	13,44	56,88	28,51	13,46	58,03
Sonora	33,98	21,17	44,85	38,57	17,94	43,48
<b>Total Municípios</b>	<b>9,88</b>	<b>18,90</b>	<b>71,22</b>	<b>11,79</b>	<b>15,90</b>	<b>72,32</b>
<b>Total Mun. s/ Campo Grande</b>	<b>23,05</b>	<b>17,35</b>	<b>59,60</b>	<b>24,79</b>	<b>16,82</b>	<b>58,40</b>
<b>Mato Grosso do Sul</b>	<b>17,23</b>	<b>22,61</b>	<b>60,16</b>	<b>19,02</b>	<b>22,26</b>	<b>58,72</b>

Fonte: IBGE (2018). Elaborado pelo autor.

Pela Tabela 2, é possível observar como o setor Agropecuário ganha importância na formação do PIB dos municípios, principalmente quando se retira o efeito dos setores de atividades da capital Campo Grande: 23,05% em 2010 e 24,79% em 2018. Mesmo assim, ainda o setor de Serviços é o principal setor de atividade econômica destes municípios, mas é notável o crescimento da participação do setor agropecuário e a redução do setor industrial entre os anos de 2010 e 2018, como também pode ser visualizado na Figura 02.



**Figura 2** – Evolução da participação dos Setores de Atividades nos Municípios cortados pela BR-163 - exceto Campo Grande – 2010/2018 (em %)



Fonte: IBGE (2018). Elaborado pelo autor.

A perda da participação do setor industrial no PIB dos municípios da BR-163 pode ser constatada pela redução de municípios importantes do estado e que apresentam melhores indicadores econômicos, como Campo Grande (-4,81%), Coxim (-7,05%) e Naviraí (-10,61%). No caso do município de Naviraí, segundo Freitas (2016), em 2015 a usina sucroalcooleira *Infinity Agrícola* encerrou suas atividades, gerando cerca de 1.800 desempregados no município. Por outro lado, alguns municípios merecem destaque quando ao crescimento na participação industrial: Eldorado (+6,49%); Itaquiraí (+7,49%) e Nova Alvorada do Sul (+12,68%).

Os setores da Agropecuária e o de Serviços são a identidade econômica dos municípios, alguns com crescimento concentrado em um setor, geralmente aqueles com menor ocupação populacional e outros, com maior concentração populacional conseguem crescer com maior diversidade entre os três setores. Há municípios que cresceram mais de 500% no período, como Jaraguari que apresentou uma taxa de crescimento de 784,04% no setor Agropecuário, o município de Juti cresceu aproximadamente 534,80% na indústria, porém quando comparados com a média do estado, apresentam que somente houve crescimento em setor específico, não conseguindo atingir maior crescimento em outro setor (IBGE, 2018).

Alguns municípios conseguiram atingir o crescimento médio estadual de 131,79% nos três setores econômicos, como Bandeirantes, Caarapó, Juti, Nova Alvorada do Sul e São Gabriel do Oeste. São municípios que estão próximos aos grandes centros urbanos, como a capital Campo Grande e o município de Dourados, possivelmente por esse motivo conseguiram melhores resultados.

De acordo com os dados coletados no sítio do IBGE (2018), a taxa média de crescimento dos municípios listados é de 178,09% para a Agropecuária, 172,28% para Indústria e 135,86%

para Serviços contra a taxa média de crescimento estadual de 151,84% para a Agropecuária; 179,63% para Indústrias e 129,62% para Serviços, ou seja, os municípios permaneceram abaixo da média apenas no setor Industrial. No município de Coxim, houve uma queda na taxa de crescimento do setor industrial e baixo crescimento na agropecuária e serviços, estes aspectos fazem com que seja desejável estudos especializados para saber os motivos que ocasionaram esta situação ao longo dos anos entre 2010 e 2018.

Na Tabela 3, são apresentados a produção em grãos nos municípios cortados pela BR-163, as principais produções agrícolas do estado de Mato Grosso do Sul são soja e milho, o escoamento destes produtos é fundamental para atender os setores de atividades econômicas do estado, principalmente o setor agropecuário. Todos os municípios estudados apresentaram crescimento na produção de soja e milho, somente o município de Eldorado que reduziu sua produção de milho de 31.800 toneladas em 2010 para 22.000 em 2018.

**Tabela 3** – Produção de Grãos dos municípios cortados pela BR-163/MS – em toneladas e Taxa Média de Crescimento Anual - em % (2010-2018)

Municípios	Produção 2010		Produção 2018		Taxa Média de Crescimento Anual (%)	
	Milho	Soja	Milho	Soja	Milho	Soja
Bandeirantes	11.100	75.000	66.900	225.720	44,16	23,04
Caarapó	181.750	235.600	224.855	320.400	15,64	6,09
Camapuã	4.300	19.600	18.540	65.520	37,10	17,11
Campo Grande	33.816	25.650	90.600	226.800	20,65	35,16
Coxim	22.320	35.342	37.962	39.600	31,71	1,68
Dourados	244.200	436.800	562.165	612.000	24,14	6,49
Eldorado	31.800	28.500	22.000	48.198	-1,11	22,73
Itaquiraí	72.840	67.367	100.600	142.800	13,28	11,70
Japorã	2.325	5.250	6.540	7.480	22,73	35,32
Jaraguari	5.880	8.100	18.000	59.850	19,30	34,79
Juti	22.200	28.025	32.000	61.600	12,33	12,36
Mundo Novo	10.550	9.450	12.000	24.800	7,51	40,70
Naviraí	147.360	153.725	320.080	318.420	16,26	11,08
Nova A. do Sul	40.000	101.500	66.000	107.880	20,41	8,58
Pedro Gomes	12.680	25.920	9.120	31.680	25,35	4,27
Rio Brillhante	172.800	290.000	358.800	440.000	15,87	6,86
Rio Verde M. Grosso	7.872	15.400	23.400	52.800	51,90	18,29
Rochedo	0	0	9.919	12.600	-	-
São G. do Oeste	296.400	356.400	391.140	468.000	7,80	5,75
Sonora	45.600	153.900	158.373	203.400	20,18	3,86
<b>Total Municípios (BR-163)</b>	<b>1.365.793</b>	<b>2.071.529</b>	<b>2.528.994</b>	<b>3.469.548</b>	<b>21,32</b>	<b>16,09</b>
<b>Total Mato Grosso do Sul</b>	<b>3.782.946</b>	<b>5.340.462</b>	<b>7.430.987</b>	<b>9.869.382</b>	<b>14,84</b>	<b>8,63</b>

Fonte: IBGE (2018). Elaborado pelo autor.

A taxa média de crescimento anual entre os anos de 2010 a 2018 dos municípios analisados foi semelhante à média estadual, com destaque para a produção de milho, que apresentou crescimento médio de 21,32% e a soja 16,09%, enquanto que no MS as taxas de crescimento foi de 14,84% (milho) e 8,63% (soja). Contudo, evidencia-se que a soja continua sendo o principal produto produzido no estado, com destaque para Dourados e Rio Brillhante, que lideram o ranking na produção de soja dos municípios abrangidos pela BR-163.

Segundo dados do IBGE (2018) o valor adicionado da produção também cresceu neste período, em conjunto com o desenvolvimento da tecnologia na produção, dos insumos e dos preços das *commodities*. Tal resultado, provisiona uma renda maior para os produtores, este setor movimentado da economia com valor adicionado crescente, conduz para uma especialização do setor. O desenvolvimento de novas tecnologias para o setor por incentivo ao crescimento do lucro realiza a melhora do valor adicionado da produção e valoriza o setor, obtendo um retorno proporcionado que incentiva a produção. A Tabela 4 apresenta a média do Valor Adicionado de produção de Soja e Milho dos municípios cortados pela BR-163 em comparação com a média do estado de Mato Grosso do Sul.

**Tabela 4** – Valor Adicionado da Produção de Grãos Média, em valores reais com ano base 2018, dos municípios cortados pela BR-163/MS e de Mato Grosso do Sul - 2010-2018 (R\$ mil)

Municípios	Produção 2010		Produção 2018		Taxa de Crescimento	
	Soja	Milho	Soja	Milho	Soja	Milho
<b>Média Municípios (BR-163)</b>	85.974,72	25.581,44	196.374,55	59.452,60	128,41%	132,41%
<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	64.557,16	17.823,94	148.290,21	50.793,49	129,70%	184,97%

Fonte: IBGE (2018). Elaborado pelo autor.

O valor adicionado dos grãos de soja e milho obteve uma taxa de crescimento maior que 100%, esse resultado excelente para os municípios produtores agropecuários, grande parte do estado, ajudando no desempenho do crescimento regional. A média do valor adicionado da *commodity* soja dos municípios de pesquisa ficou muito próximo da média estadual, diferença de 1,29% menor, e para a *commodity* milho a média estadual ficou 52,56% maior que dos municípios da pesquisa.

Este resultado indica que uma maior participação da produção de milho se encontra fora dos municípios da rodovia BR-163. E a produção de soja da rodovia em questão fica páreo com o restante dos municípios do estado.

Sobre as *commodities* produzidas e que agregam valor para os municípios, foram coletados pelo Sistema Comex Stat disponibilizado pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, os dados das exportações. Na Tabela 5 são apresentados os principais valores exportados no ano de 2010 a 2018, a taxa de crescimento médio anual durante o período estudado e os principais produtos exportados por cada município.

**Tabela 5** – Comportamento das Exportações, em valores nominais, dos municípios cortados pela BR-163/MS e de Mato Grosso do Sul - 2010-2018 (FOB US\$)

Municípios*	Exportações		Taxa Média de Crescimento Anual (%)	Principais Produtos Exportados**
	2010	2018		
Bandeirantes	84.429	345.916	58,30	Sementes, Frutos e Milho
Caarapó	25.698.427	22.676.657	11,14	Soja e Carnes refrigerada/congelada
Camapuã	4.817.487	3.396.576	14,95	Sementes, Frutos e Máquinas agrícolas
Campo Grande	316.448.330	362.319.942	3,86	Carnes bovina congelada/frescas/refrigeradas
Coxim	471.962	566.347	71,46	Algodão
Dourados	148.846.265	194.677.543	11,35	Soja e Milho
Itaquiraí	3.000.709	83.510.905	83,89	Carnes refrigerada/congelada
Mundo Novo	937.806	2.067.131	41,42	Sangue hum.; e de animal p/ usos terapêuticos
Naviraí	98.939.463	119.391.960	10,69	Carnes bovina congelada/frescas/ref. e Soja
Nova A. do Sul	482.340	131.750	114,69	Prod. de padaria ou da ind. de bolachas
Pedro Gomes	-	13.938.975	-	Soja e Milho
Rio Brillhante	39.381.962	26.452.760	7,88	Soja e Açúcares de cana
Rochedo	-	10.493.076	-	Carnes bovina congelada/frescas/refrigeradas
São G. do Oeste	10.658.301	47.565.592	41,68	Soja e Milho
Sonora	6.320.413	3.004.216	44,79	Soja e Milho
<b>Total Municípios (BR-163)</b>	<b>656.087.894</b>	<b>890.539.346</b>	<b>5,65</b>	<b>Soja; Milho e Carnes congeladas/frescas/refrigeradas</b>
<b>Total Mato Grosso do Sul</b>	<b>663.953.806</b>	<b>2.017.037.679</b>	<b>8,87</b>	

Fonte: Sistema Comex Stat (2021). Elaborado pelo autor.

\*Os municípios Eldorado; Japorã; Jaraguari; Juti e Rio Verde do Mato Grosso não exportaram entre os anos de 2010 e 2018. \*\* Conforme descrição SH4 – Código com os 4 primeiros dígitos do Sistema Harmonizado de Classificação de Produtos.

Percebe-se que a taxa média de crescimento anual dos municípios estudados foi menor do que a estadual, 5,65% contra 8,87%. O perfil agropecuário é evidenciado quando se observar os principais produtos exportados, com exceção de Mundo Novo e Nova Alvorada do Sul, todos os municípios possuem produtos oriundos das atividades agropecuárias: soja, milho e carnes industrializadas.

Apesar do baixo valor dos produtos exportados, o município de Mundo Novo exporta produtos farmacêuticos para os países de Vietnã e China, enquanto Nova Alvorada do Sul exporta seus bens para o Paraguai e o Uruguai.

O município de Itaquiraí apresentou elevado crescimento em suas exportações de carnes industrializadas (Tabela 5), isso se deve ao fato de que na última década, o frigorífico *Bello Alimentos*, considerando a importância do escoamento de sua produção pela BR-163, reestruturou sua planta industrial, passando do abate de 5 mil aves/dia para 140 mil aves/dia, com 65% de sua produção destinado à exportação. Os principais países que importam do frigorífico são Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e Jordânia, atendendo também o sudeste asiático com Hong Kong e Japão, além do Chile na América do Sul e a Europa (AVICULTURA INDUSTRIAL, 2017).

Percebe-se, portanto, que o perfil produtivo dos municípios cortados pela BR-163 não se diferencia do perfil estadual. Ou seja, a produção agropecuária é uma atividade crescente no estado e há certa especialização de atividades industriais (frigoríficos e beneficiamento de grãos) nos municípios cortados pela BR-163, condizendo de que estas plantas industriais estão estrategicamente próxima da rodovia com o objetivo de atender a produção agropecuária de todo o estado e escoar para tanto para o mercado interno quanto para o externo.

#### **4.2 PERFIL SOCIOECONÔMICO**

Para acompanhar o desenvolvimento e crescimento dos municípios brasileiros, foi criado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) o Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM), este índice é semelhante ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), pois é constituído pelas dimensões de Emprego e Renda, Educação e Saúde. A diferença é de que o IFDM trabalha com dados oficiais disponibilizados pelos ministérios do Trabalho, Educação e Saúde, enquanto que o IDH trabalha com dados de Censo Demográfico, que por sua vez, é mais completo, mas sua periodicidade é a cada 10 anos. Os resultados dos índices possibilitam determinar se o desenvolvimento municipal ocorre por uma política específica ou se é apenas reflexo da queda dos demais municípios.

Os resultados do IFDM, variam entre 0 e 1, o qual é classificado em quatro categorias: resultados acima de 0,800 são de Alto Desenvolvimento; entre 0,600 e 0,800 são de Desenvolvimento Moderado; entre 0,400 e 0,600 Desenvolvimento Regular; e de 0 até 0,400 são de Baixo Desenvolvimento. A Tabela 6 apresenta os resultados para os níveis de Emprego e Renda dos municípios abrangidos pelo BR-163.

**Tabela 6** – Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal de Emprego e Renda dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2016)

2010		2016		Taxa de Crescimento 2010 - 2016 (%)	Condição 2016
Municípios Ranking 2010	IFDM Emprego Renda 2010	Municípios Ranking 2016	IFDM Emprego Renda 2016		
Dourados	0,8962	Dourados	0,7668	-14,44	Alto Desenvolvimento
Campo Grande	0,8180	São G. Oeste	0,7445	-3,27	Alto Desenvolvimento
Nova A.do Sul	0,8124	Rochedo	0,7367	39,82	Alto Desenvolvimento
Rio Brilhante	0,7726	Campo Grande	0,7182	-12,20	Desenvolvimento Moderado
São G. Oeste	0,7697	Rio Brilhante	0,7129	-7,72	Desenvolvimento Moderado
Caarapó	0,7674	Caarapó	0,6810	-11,25	Desenvolvimento Moderado
Naviraí	0,6799	Itaquiraí	0,6349	8,20	Desenvolvimento Moderado
Jaraguari	0,6678	Sonora	0,6273	3,04	Desenvolvimento Moderado
Coxim	0,6649	Naviraí	0,6247	-8,12	Desenvolvimento Moderado
Camapuã	0,6221	Mundo Novo	0,6023	16,90	Desenvolvimento Moderado
Bandeirantes	0,6135	Juti	0,5967	14,54	Desenvolvimento Moderado
Sonora	0,6088	Nova A.do Sul	0,5732	-29,45	Desenvolvimento Moderado
Rio Verde M.	0,5931	Bandeirantes	0,5571	-9,19	Desenvolvimento Regular
Itaquiraí	0,5868	Coxim	0,5446	-18,09	Desenvolvimento Regular
Pedro Gomes	0,5451	Rio Verde M.	0,5366	-9,53	Desenvolvimento Regular
Rochedo	0,5269	Camapuã	0,4809	-22,68	Desenvolvimento Regular
Juti	0,5209	Jaraguari	0,4787	-28,31	Desenvolvimento Regular
Mundo Novo	0,5152	Pedro Gomes	0,4522	-17,05	Desenvolvimento Regular
Eldorado	0,5113	Japorã	0,4486	11,49	Desenvolvimento Regular
Japorã	0,4024	Eldorado	0,3127	-38,84	Desenvolvimento Regular
<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,6448</b>	<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,5915</b>	<b>-8,27</b>	<b>Desenvolvimento Regular</b>
<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,6034</b>	<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,5436</b>	<b>-9,91</b>	<b>Desenvolvimento Regular</b>

Fonte: FIRJAN (2018). Elaborado pelo autor.

Examinando a taxa de crescimento do IFDM dos municípios, observa-se queda na maioria deles, com exceção de Itaquiraí, Japorã, Juti, Mundo Novo, Sonora e Rochedo. Foram poucos que conseguiram obter resultado positivo de 2010 para 2018, devido ao período conturbado na conjuntura econômica, como o cenário externo desfavorável, com baixa taxa de crescimento dos Estados Unidos e dos países Europeus e desaceleração dos países emergentes e o cenário interno como crises políticas e econômicas que culminou em um o processo de *impeachment* do Governo Federal entre 2015 e 2016 que retraiu ainda mais o crescimento econômico do país como um todo (DE PAULA; PIRES, 2017).

Os municípios com os três melhores resultados foram Rochedo, com 39,82% na taxa de crescimento do IFDM, depois Mundo Novo, com 16,90% e Juti com 14,54% de crescimento. Ficaram muito acima da taxa média de crescimento dos municípios que foi de que estão na BR-163 e mais ainda quando comparado a média do estado.

Os municípios com os três piores resultados foram Eldorado com uma queda de 38,84% na taxa de crescimento, seguido de Nova Alvorada do Sul com queda de 29,45% no crescimento e Jaraguari com queda de 28,31%. Esses municípios ficaram abaixo da média do estado e dos outros municípios que cortam a BR-163, obtendo forte impacto na economia. A negatividade desses vários municípios pode estar relacionada com o período de queda agregada da economia, período conturbado para o país em geral.

Na Tabela 07 são apresentados os dados do Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal da área da Saúde (IFDM-Saúde). Observando a Tabela 7, é possível ver um crescimento considerável na maioria dos municípios, alguns com resultados altos, outros com baixo crescimento e outros com queda na taxa de crescimento.

**Tabela 7** – Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal de Saúde dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2016)

2010		2016		Taxa de Crescimento 2010 - 2016 (%)	Condição 2016
Municípios Ranking 2010	IFDM Saúde 2010	Municípios Ranking 2016	IFDM Saúde 2016		
Rochedo	0,9237	Rio Brilhante	0,9395	5,88	Alto Desenvolvimento
Campo Grande	0,9039	Naviraí	0,9134	8,33	Alto Desenvolvimento
Rio Brilhante	0,8843	São G. do Oeste	0,9075	5,56	Alto Desenvolvimento
Coxim	0,8835	Campo Grande	0,8978	-0,68	Alto Desenvolvimento
São G. do Oeste	0,857	Jaraguari	0,8950	12,15	Alto Desenvolvimento
Naviraí	0,8373	Dourados	0,8804	10,92	Alto Desenvolvimento
Bandeirantes	0,834	Pedro Gomes	0,8739	5,76	Alto Desenvolvimento
Pedro Gomes	0,8236	Bandeirantes	0,8442	1,21	Alto Desenvolvimento
Sonora	0,8212	Nova A. do Sul	0,8408	2,95	Alto Desenvolvimento
Nova A. do Sul	0,816	Caarapó	0,8344	14,90	Alto Desenvolvimento
Juti	0,8106	Camapuã	0,8137	8,04	Alto Desenvolvimento
Jaraguari	0,7863	Coxim	0,8105	-9,01	Alto Desenvolvimento
Dourados	0,7843	Rio Verde M.	0,8057	14,37	Alto Desenvolvimento
Camapuã	0,7483	Juti	0,8054	-0,65	Alto Desenvolvimento
Caarapó	0,7101	Rochedo	0,7813	-18,23	Desenvolvimento Moderado
Rio Verde M.	0,6899	Sonora	0,7765	-5,76	Desenvolvimento Moderado
Mundo Novo	0,6200	Itaquiraí	0,7397	20,97	Desenvolvimento Moderado
Itaquiraí	0,5846	Eldorado	0,7245	28,85	Desenvolvimento Moderado
Eldorado	0,5155	Mundo Novo	0,6171	-0,47	Desenvolvimento Moderado
Japorã	0,5118	Japorã	0,5783	11,50	Desenvolvimento Regular
<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,7673</b>	<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,8140</b>	<b>5,74</b>	<b>Desenvolvimento Regular</b>
<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,6034</b>	<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,5436</b>	<b>7,52</b>	<b>Desenvolvimento Regular</b>

Fonte: FIRJAN (2018). Elaborado pelo autor.

Neste caso, poucos municípios apresentaram queda no IFDM-saúde entre os anos de 2010 e 2016, com expressiva queda para o município de Rochedo (-15,42%). Os três

municípios com melhores resultados são: Eldorado com 40,54%, seguido de Itaquiraí com 26,52% e Caarapó com 17,50%. Os que tiveram os piores resultados negativos foram Rochedo (-15,42%), Coxim (-8,27%) e Sonora (-5,44%), estes ficaram abaixo da média dos outros municípios da BR-163. Importante destacar que a média do IFDM-Saúde dos municípios cortados pela BR-163 é melhor que a média do estado de Mato Grosso do Sul.

Com relação ao IFDM-Educação, pode-se perceber na Tabela 8 que há um certo padrão de crescimento do Índice nos municípios cortados pela BR-163. Os dados obtidos sobre a educação mostram crescimento no período, houve crescimento em todos os municípios pesquisados, alguns com altos resultados e outros com baixo crescimento. Em 2010 a média do IFDM dos municípios ficou abaixo da média estadual, já em 2016, houve uma melhora, ultrapassando a média do estado.

**Tabela 8** – Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal de Educação dos municípios cortados pela BR-163/MS (2010-2016)

2010		2016		Taxa de Crescimento 2010 - 2016 (%)	Condição 2016
Municípios Ranking 2010	IFDM Educação 2010	Municípios Ranking 2016	IFDM Educação 2016		
São G. do Oeste	0,7779	Naviraí	0,8701	16,44	Alto Desenvolvimento
Campo Grande	0,7684	São G. do Oeste	0,8682	11,60	Alto Desenvolvimento
Naviraí	0,7473	Campo Grande	0,8276	7,70	Alto Desenvolvimento
Rio Brilhante	0,7097	Coxim	0,8051	20,06	Alto Desenvolvimento
Caarapó	0,7056	Rio Brilhante	0,8043	13,33	Alto Desenvolvimento
Rochedo	0,7002	Rochedo	0,7971	13,83	Desenvolvimento Moderado
Sonora	0,6861	Nova A. do Sul	0,7903	22,14	Desenvolvimento Moderado
Dourados	0,6791	Mundo Novo	0,7839	19,67	Desenvolvimento Moderado
Bandeirantes	0,6765	Dourados	0,7831	15,31	Desenvolvimento Moderado
Coxim	0,6706	Bandeirantes	0,7813	15,49	Desenvolvimento Moderado
Rio Verde M.	0,6698	Pedro Gomes	0,7628	17,29	Desenvolvimento Moderado
Camapuã	0,6671	Camapuã	0,7612	14,11	Desenvolvimento Moderado
Mundo Novo	0,655	Caarapó	0,7591	7,59	Desenvolvimento Moderado
Pedro Gomes	0,6504	Rio Verde M.	0,7533	12,46	Desenvolvimento Moderado
Jaraguari	0,6495	Sonora	0,7406	7,94	Desenvolvimento Moderado
Nova A. do Sul	0,647	Itaquiraí	0,7272	14,83	Desenvolvimento Moderado
Itaquiraí	0,6333	Eldorado	0,7265	15,83	Desenvolvimento Moderado
Eldorado	0,6272	Jaraguari	0,7125	9,71	Desenvolvimento Moderado
Juti	0,5713	Japorã	0,6783	31,60	Desenvolvimento Moderado
Japorã	0,5155	Juti	0,6717	17,57	Desenvolvimento Moderado
<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,6704</b>	<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,7702</b>	<b>14,89</b>	<b>Desenvolvimento Regular</b>
<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,6725</b>	<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,7626</b>	<b>13,39</b>	<b>Desenvolvimento Regular</b>

Fonte: FIRJAN (2018). Elaborado pelo autor.



Os três melhores resultados ficaram para Japorã, seguidos de Nova Alvorada do Sul e depois Coxim. Resultados acima das médias, os municípios de Japorã atingindo 31,60% sendo o destaque, Nova Alvorada do Sul atingiu 22,14% de crescimento e Coxim com 20,06%.

Os municípios que obtiveram baixo crescimento, não atingindo nem a média estadual, foram Caarapó com 7,59%, Campo Grande com 7,70% e Sonora com 7,94%, consideravelmente baixo crescimento ante as médias alcançadas. Os municípios da BR-163 ficaram com a média acima da média estadual, resultados com melhores notas no ano de 2016.

**Tabela 9** – Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal Geral dos municípios cortados pela BR-163/MS. (2010-2016)

2010		2016		Taxa de Crescimento 2010 - 2016 (%)	Condição 2016
Municípios Ranking 2010	IFDM Geral 2010	Municípios Ranking 2016	IFDM Geral 2016		
Campo Grande	0,8301	São G. do Oeste	0,8401	4,81	Alto Desenvolvimento
São G. do Oeste	0,8016	Rio Brillhante	0,8189	3,81	Alto Desenvolvimento
Rio Brillhante	0,7889	Campo Grande	0,8145	-1,87	Alto Desenvolvimento
Dourados	0,7865	Dourados	0,8101	3,00	Alto Desenvolvimento
Nova A. do Sul	0,7584	Naviraí	0,8027	6,35	Alto Desenvolvimento
Naviraí	0,7548	Rochedo	0,7717	7,63	Desenvolvimento Moderado
Coxim	0,7397	Caarapó	0,7582	4,19	Desenvolvimento Moderado
Caarapó	0,7277	Nova A. do Sul	0,7348	-3,12	Desenvolvimento Moderado
Rochedo	0,717	Bandeirantes	0,7275	2,76	Desenvolvimento Moderado
Bandeirantes	0,708	Coxim	0,7201	-2,65	Desenvolvimento Moderado
Sonora	0,7054	Sonora	0,7148	1,34	Desenvolvimento Moderado
Jaraguari	0,7012	Itaquiraí	0,7006	16,46	Desenvolvimento Moderado
Camapuã	0,6791	Rio Verde M	0,6985	7,31	Desenvolvimento Moderado
Pedro Gomes	0,673	Pedro Gomes	0,6963	3,46	Desenvolvimento Moderado
Rio Verde M.	0,6509	Jaraguari	0,6954	-0,82	Desenvolvimento Moderado
Juti	0,6343	Juti	0,6913	8,98	Desenvolvimento Moderado
Itaquiraí	0,6016	Camapuã	0,6853	0,91	Desenvolvimento Moderado
Mundo Novo	0,5968	Mundo Novo	0,6678	11,90	Desenvolvimento Moderado
Eldorado	0,5513	Eldorado	0,5879	6,63	Desenvolvimento Regular
Japorã	0,4765	Japorã	0,5684	19,28	Desenvolvimento Regular
<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,6941</b>	<b>Média Municípios (BR-163)</b>	<b>0,7252</b>	<b>4,48</b>	<b>Desenvolvimento Moderado</b>
<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,6677</b>	<b>Média Mato Grosso do Sul</b>	<b>0,6973</b>	<b>4,43</b>	<b>Desenvolvimento Moderado</b>

Fonte: FIRJAN (2018). Elaborado pelo autor.

Verificando os resultados é possível observar o crescimento dos municípios da BR-163 acima da média estadual, alguns não conseguiram obter resultado positivo, outros com pouco crescimento e poucos com resultados elevados, muito acima das médias. Os melhores resultados ficaram com Japorã obtendo 19,28% de crescimento, seguido de Itaquiraí com

16,46% e Mundo Novo com 11,90%, esses municípios conquistaram ótimos resultados em comparação com os outros municípios pesquisados.

Os piores resultados ficaram para Nova Alvorada do Sul com queda de 3,12%, seguido de Coxim com queda de 2,65% e Campo Grande com queda de 1,87%. Período em que houve queda na taxa de crescimento do índice pesquisado. A média dos municípios da BR-163 ficaram acima da média do estado, resultado decorrente dos resultados das melhores notas dos municípios listados, sendo que a maioria dos municípios ficaram acima da média estadual, mas com valores próximos.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados encontrados neste estudo evidenciam que houve um processo de crescimento econômico, o resultado do PIB *per capita* mostra que houve aumento na produção interna, a taxa de crescimento populacional acima da média estadual, o aumento do valor adicionado sobre a produção de grãos condiz com um melhoramento no setor agropecuário, os índices FIRJAN indicaram bons resultados na educação e saúde. No entanto, o emprego e renda ficaram negativos, que podem ser explicados pelo período de crise política e econômica nacional.

O PIB *per capita* dos municípios pesquisados atingiu uma média acima da estadual, indicando um melhor desempenho da produção interna nesses municípios. O crescimento da população concentrada em alguns municípios indica o destaque destes em comparação aos outros, a maioria destes municípios conseguiram atingir o patamar da taxa de crescimento acima dos dois dígitos.

O PIB por setores mostraram crescimento acima da média estadual no setor agropecuário e de serviços, o setor industrial ficou pouco abaixo da média estadual, indicando uma maior participação da produção industrial fora da rota da rodovia BR-163, mesmo assim, as indústrias participantes dos municípios da pesquisa conseguiram ficar com a média da produção total muito próxima da média estadual. A agropecuária obteve resultados melhores que o municípios fora da rodovia, indicando um desempenho maior na produtividade na rota da BR-163. Já o setor de serviços resultou num desempenho acima da média estadual, indicando melhor desempenho em comparação estadual.

O valor adicionado da produção de grãos aumentou quase o triplo do valor inicial, no caso do grão de milho, o valor final alcançado na média estadual ficou 354% maior que inicial e 266% para a média dos municípios da rodovia BR-163, indicando que a maior produção de

milho está fora da rodovia, e ainda dispondo a possibilidade de uma pesquisa para analisar o motivo desse aumento do valor adicionado. Para o grão de soja o resultado da média foi maior, porém muito próximo da média estadual, indicando uma igualdade na produção no estado por completo.

Os índices FIRJAN revelam um desempenho consideravelmente bom, o índice geral aponta para um desenvolvimento equilibrado, com a média dos municípios da BR-163 maior que a média estadual, sinalizando um desenvolvimento maior, e, para o índice de emprego e renda indica queda na taxa de crescimento, este resultado possivelmente ocorrido pelo período em que a economia nacional passa por um aumento do desemprego, afetando simultaneamente a economia regional. Para a educação revela um aproveitamento maior para os municípios da rodovia em estudo, com a média maior que a estadual. E o índice para a saúde o resultado mostra um menor desempenho, ficando com a média abaixo da média estadual.

Espera-se que o trabalho contribua para o entendimento da economia sul-mato-grossense identificando as suas especialidades produtivas e assim, conduzir políticas públicas para fortalecer o crescimento e desenvolvimento do estado. E como sugestão para novas pesquisas, reconhecer as especialidades de outros municípios, e também como sugestão, reconhecer quais os motivos que resultaram no alto crescimento do valor adicionado da produção de grãos.

## REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, M. P. **Infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral e inter-regional**. Piracicaba, 2006, 115f. Tese (Doutorado em Economia Aplicada) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: <<https://teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-07062006162615/publico/MariaAraujo.pdf>>. Acesso em 13 de outubro de 2020.
- AVICULTURA INDUSTRIAL. **Frigorífico direciona quase metade de sua produção total para mercados islâmicos**. [S.L], 2017. Disponível em: <https://www.aviculturaindustrial.com.br/imprensa/frigorifico-direciona-quase-metade-de-sua-producao-total-para-mercados-islamicos/20170512-093512-f660>. Acesso em: 10 de maio de 2021.
- BARAT, J. **O investimento em transporte como fator de desenvolvimento regional - Uma análise da expansão rodoviária do Brasil**. Síntese Revista de Filosofia, Rio de Janeiro, 1969, 27f, jul/set 1969. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/viewFile/1696/5984>>. Acesso em 13 de outubro de 2020.
- BRASIL, A. N. T. T. **A evolução da regulação nas rodovias federais concedidas**. v. 2, n. 2, 2010. Disponível em: <[http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed3/\\_asp/ed3artigosEvolucao.asp](http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed3/_asp/ed3artigosEvolucao.asp)>. Acesso em 14 de outubro de 2020.
- BRASIL, C. N. T. **O Transporte Move o Brasil**. Brasília - DF, 2018. Disponível em: <<https://cnt.org.br/propostas-cnt-transporte>>. Acesso em 08 de outubro de 2020.
- BRASIL, M. I. **Fichas rodovias BR-163**. Disponível em: <[http://transportes.gov.br/images/BIT\\_TESTE/Fichas/Rodovias/Fichas\\_Rodovias\\_-\\_163.pdf](http://transportes.gov.br/images/BIT_TESTE/Fichas/Rodovias/Fichas_Rodovias_-_163.pdf)> Acesso em 16 de outubro de 2020.
- COMEXSTAT. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>. Acesso em 08 de outubro de 2020.
- DE PAULA, Luiz Fernando; PIRES, Manoel. **Crise e Perspectivas para a Economia Brasileira**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 31 (n. 89), p. 125-149, 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v31n89/0103-4014-ea-31-89-0125.pdf>. Acesso em 04 de novembro de 2020.
- FAGUNDES, M. B. B. et al. **Desenvolvimento econômico do estado de Mato Grosso do Sul: uma análise da composição da balança comercial**. Desenvolvimento Em Questão, v. 15, n. 39, 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.21527/2237-6453.2017.39.112-140>>. Acesso em 04 de novembro de 2020.

FREITAS, H. **Possível reativação de usina dá esperança a trabalhadores desempregados.** Campo Grande News. Dourados, MS, 10 de maio de 2016. Disponível em: <https://www.campograndenews.com.br/economia/possivel-reativacao-de-usina-da-esperanca-a-trabalhadores-desempregados>. Acesso em 10 de abril de 2021.

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** São Paulo - SP, 2008. Disponível em: <https://ayanrafael.files.wordpress.com/2011/08/gil-a-c-mc3a9todos-e-tc3a9nicas-depesquisa-social.pdf>. Acesso em 15 de outubro de 2020.

GONÇALVES, R. R.; BRAATZ, J.; MORAES, G. I. **Infraestrutura de transportes no Rio Grande do Sul.** 2016, 25f. Tese (Doutorado em Economia) – Pontifícia Universidade Católica de Rio Grande do Sul, 2016. Disponível em: [https://www.pucrs.br/face/wpcontent/uploads/sites/6/2016/03/109\\_RODRIGO-DA-ROCHA-GONCALVES-2.pdf](https://www.pucrs.br/face/wpcontent/uploads/sites/6/2016/03/109_RODRIGO-DA-ROCHA-GONCALVES-2.pdf). Acesso em 18 de novembro de 2020.

IPEA, I. P. E. A. **Modelos de concessão de rodovias no Brasil, no México, no Chile, na Colômbia, e nos Estados Unidos: evolução histórica e avanços regulatórios.** Rio de Janeiro - RJ, 2018, 98f. Texto para discussão – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2018. Disponível em [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8299/1/TD\\_2378.PDF](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/8299/1/TD_2378.PDF). Acesso em 22 de outubro de 2020.

MAIA, M. S. **Efeitos da infraestrutura de transporte sobre o crescimento econômico brasileiro de 2001 a 2012.** Viçosa-MG, 2015, 71f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal de Viçosa, 2015. Disponível em: <https://www.locus.ufv.br/bitstream/handle/123456789/7689/texto%20completo.pdf?sequencia=1&isAllowed=y>. Acesso em 20 de novembro de 2020.

NAKAMURA, A. L. S. **Infraestrutura de transporte como instrumento estatal de promoção do desenvolvimento econômico e social.** São Paulo - SP, 2018. Tese (Doutorado em Direito Político e Econômico) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018. Disponível em: <http://tede.mackenzie.br/jspui/bitstream/tede/3549/5/Andre%20Luiz%20dos%20Santos%20Nakamura.pdf>. Acesso em 20 de novembro de 2020.

OLIVEIRA, C. A. **Consolidação de eixos de desenvolvimento econômico no estado de São Paulo: dinâmica industrial, transporte e logística.** Presidente Prudente - SP, 2011. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2011. Disponível em [https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/89793/oliveira\\_ca\\_me\\_prud.pdf?sequencia=1&isAllowed=y](https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/89793/oliveira_ca_me_prud.pdf?sequencia=1&isAllowed=y). Acesso em 20 de novembro de 2020.

PEREIRA, A. **Integração dos modais de transporte no estado de Santa Catarina.** Itajaí – SC, 2009, 73f. Monografia (Curso Comércio Exterior) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade do Vale do Itajaí, 2009. Disponível em <https://www.univali.br/Lists/TrabalhosGraduacao/Attachments/675/arlei.pdf>. Acesso em 14 de outubro de 2020.

PEREIRA, L. A. G. **Logística de transportes e comércio internacional: os fluxos das exportações e importações de mercadorias no norte de Minas Gerais.** Uberlândia – MG,

2015, 219f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2015. Disponível em:  
<<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/15999/1/LogisticaTransportesComercio.pdf>>. Acesso em 13 de outubro de 2020.

RIBEIRO, F. S. **Contribuição teórica na transformação do espaço e sua relação com transporte para o crescimento econômico: estudo de caso em Patos de Minas (MG)**. XVIII, 179 f., il. Dissertação (Mestrado em Transportes) —Universidade de Brasília, Brasília, 2012. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/11694>. Acesso em 15 de outubro de 2020.

RODRIGUES, I. M.; COLMENERO, J. M. **A importância da manutenção das rodovias para o sistema de redes logísticas**. In: XXIX Encontro Nacional de Engenharia de Produção, Salvador – BA, 2009, 7f. Disponível em:  
<[http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2009\\_TN\\_STO\\_097\\_659\\_14532.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2009_TN_STO_097_659_14532.pdf)>. Acesso em 14 de outubro de 2020.

SOUZA, N. J. **Integração econômica e estratégias de industrialização**. Porto Alegre, 1989. Disponível em:<<https://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/viewFile/1281/1647>>. Acesso em 20 de novembro de 2020.

TORRES, C. E. G. **Transporte e desenvolvimento regional: uma análise de equilíbrio geral computável sobre os impactos na melhoria da infra-estrutura de transporte rodoviário em Minas Gerais**. Belo Horizonte - MG, 2009, 168f. Tese (Doutorado em Economia) - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais. Disponível em:  
<[https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/AMSA-842H5V/1/carlos\\_eduardo\\_gama\\_2009.pdf](https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/AMSA-842H5V/1/carlos_eduardo_gama_2009.pdf)>. Acesso em 20 de novembro de 2020.