



**XVIII ENANPUR**  
NATAL2019  
27 a 31 maio

## **POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM MATO GROSSO DO SUL**

### **Autores:**

Kauly Furiama Santos - PPGDRS/UEMS - [kaullyf.s@gmail.com](mailto:kaullyf.s@gmail.com)

Fabricao José Missio - CEDEPLAR/UFMG - [fabriciomissio@gmail.com](mailto:fabriciomissio@gmail.com)

### **Resumo:**

O trabalho tem por objetivo elencar e analisar as principais políticas públicas de desenvolvimento regional em Mato Grosso do Sul. Para tanto, inicialmente realiza-se um levantamento histórico com o objetivo de compreender as políticas de desenvolvimento aplicadas no território do estado, que remontam ao Governo Vargas. São exemplos a criação do Território Federal de Ponta Porã e da Colônia Agrícola de Dourados, dentro do contexto da “Marcha para o Oeste”, e as políticas lideradas pela Superintendência de Desenvolvimento da Região Centro Oeste, principalmente durante o regime militar. Em seguida, analisamos as políticas recentes, tanto aquelas relacionadas as “guerras fiscais” quanto as associadas a política dos Eixos Nacionais de Integração de Desenvolvimento, que no MS resultaram na construção da Ferronorte, do gasoduto Brasil-Bolívia e da hidrovia Tietê-Paraná. As considerações finais apontam que o desenvolvimento do estado é marcado pelas políticas públicas implementadas, e que houve uma mudança de orientação na política de desenvolvimento regional, a partir dos anos 2000.

# POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM MATO GROSSO DO SUL

## 1. INTRODUÇÃO

A distribuição desigual do crescimento econômico passou a ser analisada teórica e empiricamente a partir do começo do século XIX<sup>1</sup>. As primeiras teorias desenvolvidas, chamadas de teorias da localização (escola alemã), analisaram os aspectos da economia regional sob o ponto de vista das firmas (Von Thunen, 1826; Weber, 1909; Losch, 1940; e Isard, 1956). Essas teorias identificavam como causas da concentração espacial as próprias características das unidades econômicas (firmas), como o tamanho e os custos de transporte envolvidos na produção.

A partir dos anos de 1950, no contexto do Pós-Segunda Guerra, novas teorias passaram a enfatizar aspectos das desigualdades regionais até então “negligenciados” pela escola alemã, com modelos analíticos que enfatizavam a presença de dualismos, de disparidades regionais, da polarização da produção, bem como da presença de fatores de aglomeração e de relações inter-regionais. Segundo Fochezatto (2010), esses modelos incorporavam mecanismos dinâmicos endógenos e incluíam o papel/ações do “Estado”, sendo os mais destacados os trabalhos de Perroux, Myrdal e Hirschman.

No campo prático, por sua vez, as políticas públicas consideradas de desenvolvimento regional surgiram no interstício das duas grandes guerras, dentro do contexto do pós crise de 1929 e da ascensão do planejamento estatal no desenvolvimento econômico (Diniz, 2001). No Brasil, os modelos teóricos desenvolvidos na década de 1950 influenciaram significativamente na elaboração das políticas e planos de desenvolvimento regional, que surgiram na década anterior (Lima; Simões, 2009; Diniz, 2009; e Fochezatto, 2010). Não obstante, ressalta-se que embora houvesse políticas públicas específicas para algumas regiões desde o Império, como no combate às secas no Nordeste<sup>2</sup>, estas não são consideradas propriamente políticas de desenvolvimento regional pois atendiam a fins específicos e/ou problemas pontuais.

---

<sup>1</sup> Na teoria econômica clássica que predominou até este período o elemento espaço foi pouco abordado, fato esse sustentado pela hipótese de que “no interior da economia nacional, em verdade, não poderia haver motivo para estudos espaciais, em virtude da suposição da perfeita mobilidade dos fatores de produção, dos bens e serviços e das pessoas. Ela conduziria o sistema econômico ao equilíbrio [...]” (SOUZA, 1981, p.1).

<sup>2</sup> Segundo Diniz (2009) em 1877 foi criada a Comissão Imperial para analisar e propor soluções ao problema da seca no Nordeste, em 1904 foram criadas comissões similares no Ceará e Rio Grande do Norte, e no mesmo ano, foi criada a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IFOCS), que em 1945 tornou-se Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

No espaço sul-mato-grossense, as primeiras ações estatais datam do século XVIII. Estas tinham objetivos geopolíticos, pois visavam “garantir as fronteiras”, alinhados com objetivos econômicos, relacionados à necessidade de se proteger as jazidas e os caminhos de passagens até as minas de Cuiabá, descobertas naquele século, com o movimento das “bandeiras”. Nesse caso, fomentou-se a criação de vilas, arraiais e fortes, entre os quais o Forte de Corumbá (1778), o Forte Coimbra (1775) e o Forte de Miranda (1797) (Abreu, 2001). Posteriormente, a partir da primeira metade do século XIX, a pecuária bovina se tornou o principal ramo dessa economia regional, ocupando tanto as planícies pantaneiras quanto as terras da bacia do Paraná (QUEIROZ, 2004). Destacou-se, também, a extração de erva mate (BARCELLOS, 2014).

A participação estatal no desenvolvimento do espaço do Sul do Mato Grosso (SMT)<sup>3</sup>, ocorreu de forma mais ativa a partir das políticas de integração do território nacional. Isso pode ser verificado após a implantação das linhas telegráficas, entre 1901 e 1905, e depois da expansão dos transportes terrestres, em que se destaca a integração proporcionada pela construção da Ferrovia Noroeste do Brasil (finalizada em 1914) ligando Bauru (SP) à Corumbá (MS) (Barcellos, 2014; Le Bourlegat, 2000).

Posteriormente, no Governo Vargas dos anos 1930, com o início do processo de substituição do modelo de desenvolvimento agroexportador pelo modelo urbano-industrial, foi implementado o programa “Marcha para o Oeste”, em busca de povoar e desenvolver a região. Durante esse período foi criada a Fundação Brasil Central (1943) e o projeto da Colônia Agrícola de Dourados (CAND), implementada em 1948, esta última com o objetivo de ocupar a região do extremo sul do Mato Grosso.

Na segunda metade década de 1960 criou-se um órgão específico para o desenvolvimento da região Centro-Oeste: a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), em substituição à Fundação Brasil Central. Sob sua tutela foram desenvolvidos programas para o desenvolvimento da região do atual território do Mato Grosso do Sul, entre os quais destacam-se os chamados “programas especiais”, quais sejam: o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (POLOCENTRO), o Programa de Desenvolvimento do Pantanal (PRODEPAN) e o Programa de Desenvolvimento da Grande Dourados (PRODEGRAN). A superintendência foi extinta em 1990, no contexto de reestruturação do Estado brasileiro, e recriada em 2011, com a tentativa de retomada das políticas e ações para o desenvolvimento por parte do Estado.

Considerando esse contexto, o objetivo deste trabalho é elencar e analisar as principais políticas públicas de desenvolvimento regional em Mato Grosso do Sul, com ênfase no período compreendido entre a Marcha para o Oeste e a implementação da política dos Eixos Nacionais de Integração de Desenvolvimento. A escolha do espaço sul-mato-grossense se justifica pela carência de estudos, especialmente quando comparados a outras regiões do Brasil, bem como pela importância relativa que as políticas públicas de desenvolvimento tiveram na formação econômica e política do Estado, já que os ciclos de acumulação

---

(DNOCS) e em 1920 já havia sido criada a Caixa Especial de Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no Nordeste do Brasil.

<sup>3</sup> Abreviação usada pelos pesquisadores em referência ao território de Mato Grosso do Sul antes da divisão.

associados à exploração da erva mate, à pecuária e à exploração da madeira, entre outros, tiveram impactos limitados.

Para cumprir com os objetivos, o artigo encontra-se estruturado em três seções, além desta introdução. A seção 2 identifica e analisa as principais políticas públicas no espaço Sul-Mato-Grossense, com ênfase a partir do governo Vargas até os anos “áureos” da SUDECO; a seção seguinte discute o fim da SUDECO e apresenta uma breve análise das principais direções das políticas públicas realizadas desde então. A seção 4 apresenta as considerações finais.

## 2. PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL EM MATO GROSSO DO SUL

No período colonial e imperial, o território do Mato Grosso do Sul foi marcado pela incidência das bandeiras, que visavam encontrar ouro e capturar mão de obra (escrava) indígena e, também, ampliar a expansão territorial, tendo em vista a disputa com o reino espanhol. Ressalta-se que pelo instrumento do *Uti possidetis* ficou estabelecido que o Mato Grosso (incluindo o Mato Grosso do Sul) pertenceria à coroa portuguesa. Nesse período, a presença do estado português ocorre principalmente a partir da construção de fortes e do deslocamento de tropas “balizando fronteiras e garantindo a posse das terras” (LE BOURLEGAT, 2000, p.110).

Em seguida, no período da Primeira República, após a Guerra do Paraguai, a política que merece destaque é a construção da Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB). De acordo com Queiroz (2011), o principal objetivo da construção da NOB era político-estratégico, pois, como o SMT era uma região fronteira, mesmo que houvesse relações comerciais (gado bovino) entre Mato Grosso e São Paulo que pudessem justificar sua construção, estas não seriam em montante suficiente para tamanho investimento.

Em outras palavras, havia uma relação estreita entre o mercado Mato Grossense e o sudeste brasileiro, principalmente nas atividades ligadas à agropecuária. Evidentemente, a precariedade dos transportes da região impedia maiores vínculos e ganhos para região. Visando superar este gargalo, foi criada a estrada de rodagem entre Campo Grande ao Porto 15 de Novembro (atual Bataguassu) na divisa com São Paulo, às margens do rio Paraná, inaugurada em 1890 e reinaugurada<sup>4</sup> em 1905 (Queiroz, 2008; Le Bourlegat, 2000). Posteriormente, a obra de maior relevância na integração entre o SMT e a região sudeste foi justamente a NOB, que originalmente tinha como trajeto Bauru-Cuiabá. Porém, em 1907, o decreto estadual nº 200 estabeleceu Corumbá como ponto final da ferrovia (Le Bourlegat, 2000).

---

<sup>4</sup> Depois de uma tentativa fracassada ainda na década de 1890, foi finalmente entregue ao tráfego público em 1905 (QUEIROZ, 2008, p.53).

Nesse período observa-se que os projetos voltados para a integração do Mato Grosso e de sua porção sul, em geral, eram pontuais no sentido de que buscavam atender as demandas de escoamento da produção local e/ou facilitar a comercialização dos produtos provenientes do sudeste. Esses projetos foram insuficientes para dinamizar o crescimento e promover o desenvolvimento econômico da região. Esta realidade econômica local começa a ser alterada a partir do Estado Novo de Getúlio Vargas, com a perspectiva nacional-desenvolvimentista de planejamento do desenvolvimento regional (Abreu, 2001; Le Bourlegat, 2000; Albanez, 2013).

Para entender essa mudança a partir do Estado Novo é importante ressaltar que, no período da Primeira República, também após a Guerra do Paraguai, surge a Companhia Matte Laranjeira, responsável pela maior parte da extração e produção da erva mate que se expande na porção Sul do Mato Grosso (SMT). A Matte Laranjeira teve um papel importante no desenvolvimento da região e controlava milhões de hectares de terras devolutas arrendadas pelo Estado (Albanez, 2013). É justamente por essa razão que se executa o que se considera ser as primeiras políticas ativas de desenvolvimento regional em Mato Grosso do Sul (ainda Mato Grosso). Mais especificamente, na porção territorial do Mato Grosso do Sul, Vargas compreendia que o predomínio da Matte Laranjeira nas terras da região era um empecilho para a política desenvolvimentista<sup>5</sup>. Sendo assim, ele utilizou de sua força política para enfraquecer a companhia.

Mais especificamente, em 1943, criou-se o Território Federal de Ponta Porã e a Colônia Agrícola de Dourados (CAND). A criação do território federal chamava atenção para o problema do domínio de terras pela Matte Laranjeira e pelas oligarquias agrárias da região. Segundo Oliveira (2013), desde o ano de 1923, já havia uma área de 50 mil hectares, no SMT, destinada à colonização (Lei estadual nº 616, de 20 de janeiro de 1923). Entretanto, dada a influência política e econômica que a Empresa Mate Laranjeira exercia em Mato Grosso, era ela quem decidia onde esses migrantes deviam se fixar, de preferência onde não existissem ervais.

A Colônia Agrícola já era uma política prevista na Carta Magna de 1934 (regulamentada pelo Decreto nº 3.059/1941), a primeira a romper com o distanciamento clássico entre o Estado e a economia<sup>6</sup>. A finalidade das colônias agrícolas seria de “receber e fixar, como proprietários rurais, cidadãos brasileiros reconhecidamente pobres que revelem aptidão para os trabalhos agrícolas e, excepcionalmente, agricultores qualificados estrangeiros” em que “todas as despesas decorrentes da fundação instalação e manutenção das colônias, inclusive

---

<sup>5</sup> Vale lembrar que Getúlio rompe com a predominância do pensamento Liberal que havia no Brasil até a década de 1920. No que se refere às questões regionais, “Vargas teve a sensibilidade política e econômica de transformar em ‘nacionais’ vários outros problemas ‘regionais’, colocando-os sob a gestão e o apoio da agenda do governo federal” (CANO, 2008, p.7).

<sup>6</sup> “As Constituições liberais não necessitavam, no seu nível, (delas, Constituições liberais), dispor, explicitamente normas que compusessem uma ordem econômica constitucional. A ordem econômica existente no mundo do ser não merecia reparos. Assim bastava o que definido, constitucionalmente, em relação à propriedade privada e à liberdade contratual ao quanto, não obstante, acrescentava-se umas poucas outras disposições veiculadas no nível infraconstitucional, confirmadoras do capitalismo concorrencial, para que se tivesse composta a normatividade da ordem econômica liberal” (GRAU, 1991, p.75).

construção e conservação das vias principais de acesso” seriam custeadas pela União, nos limites dos créditos destinados a este fim (BRASIL, 1941).

Ressalta-se que a partir da implantação do regime político Estado Novo iniciou-se um processo de colonização baseado na pequena propriedade com o objetivo de promover a diversificação da produção nacional, alicerçado ao desenvolvimento industrial brasileiro. Não obstante, apesar de terem sido criadas 12 Colônias Agrícolas Nacionais, a CAND foi a que alcançou maior êxito, servindo inclusive de “propaganda” como “colônia modelo” (VIETTA, 2013, p.47-48).

Segundo Abreu (2001) e Rivas (2016) e Oliveira (2013), a Colônia agregou à região uma pauta produtiva diversificada e a consolidação do setor do agronegócio na região, contribuindo para a expansão da atividade agrícola do Mato Grosso, que até então era pecuarista-extrativista. Entre as culturas produzidas, destacaram-se o cultivo do algodão; arroz; milho; feijão e mandioca. Por outro lado, também foi bem-sucedido o objetivo de transformar a CAND em um centro urbano. Assim, pode-se dizer que a partir dessa experiência teve início o surgimento de cidades na porção do extremo sul de Mato Grosso<sup>7</sup>, o que deu novo impulso ao desenvolvimento da região (Vietta, 2013; Le Boulegat, 2001, Oliveira, 2013). Contudo, a venda ilícita de terras e a violência contra índios foram aspectos negativos dessa experiência (Vietta, 2013; Abreu, 2001).

Em resumo, segundo Queiroz (2008):

“Nesse contexto se inserem, portanto, diversas medidas estadonovistas no sentido de enfraquecer a referida Companhia, como por exemplo a recusa em renovar suas vastas concessões ervateiras, a imposição de taxas sobre a erva cancheada e o apoio de produtores independentes da empresa, com a criação do Instituto Nacional do Mate e de cooperativas de produtores. **Em 1943, o governo chegou a transformar em territórios federais as áreas de atuação da Companhia, no SMT e no oeste do estado do Paraná – respectivamente o território de Ponta Porã e de Iguazu. Dentre todas essas medidas destaca-se ainda, em fins de 1943, da Colônia Agrícola de Dourados (CAND) – a qual, locada em áreas até então adjudicadas à Companhia Mate Larangeira, deveria contribuir para a ocupação dos chamados “espaços vazios” do oeste Brasileiro.**” (p.58, grifo adicionados)

## 2.1 A criação da Sudeco e os programas de desenvolvimento

Ainda que durante o programa Marcha para o Oeste tenham sido criados alguns órgãos responsáveis pela promoção do desenvolvimento das regiões, como o Instituto Nacional do Mate e da Concessão de Terras na Fronteira (CTFF), o protagonismo de organismos estatais

---

<sup>7</sup> A partir da CAND fundaram-se as bases para o surgimento de municípios de Dourados, Douradina, Fátima do Sul, Jateí, Glória de Dourados e Deodápolis (VIETTA, 2013, p.48).

na condução do planejamento e execução do desenvolvimento regional ascendeu a partir da experiência das Superintendências de Desenvolvimento. A Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) foi a pioneira e serviu de referência para as demais. Ela foi criada após os diagnósticos dos estudos do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento Econômico - GTDN, sob a liderança de Celso Furtado, que negavam a percepção de que as secas eram a razão dos problemas econômicos e sociais do Nordeste, compreendendo que o subdesenvolvimento só pode ser superado por transformações estruturais, pois é consequência de uma formação histórico-estrutural (Diniz, 2009).

Segundo Cano (1981), não foram apenas as questões nordestinas no período que desencadearam a criação de instituições de apoio regional. Com a divulgação das Contas Nacionais do Brasil, em 1951 e 1952 (a partir de dados coletados desde 1939), foi possível comparar os altos investimentos em infraestrutura e na indústria pesada no Centro-Sul (principalmente em São Paulo) em detrimento das outras regiões, que passaram a exercer grandes pressões políticas “reclamando, para elas, tratamento prioritário de desenvolvimento” (CANO, 1981, p.6). Tal fato corroborou a proliferação de políticas de desenvolvimento regional, desencadeado na criação de outras instituições de desenvolvimento regional fora do Nordeste (Cano, 1981; Diniz, 2009).

É nesse contexto político e histórico que foi criada, em 1961, a Comissão de Desenvolvimento do Centro Oeste (CODECO), transformada em 1967, através da Lei 5.365, em Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste, a SUDECO.

A SUDECO, vinculada ao Ministério do Interior, atuava nos territórios de Goiás, Mato Grosso (ainda não desmembrado) e o Território Federal de Rondônia. Ela incorporou à época a Fundação Brasil Central, herdando seu patrimônio e alguns dos seus serviços como a administração de escolas e hospitais. No entanto, conforme descrito nos artigos 2º e 3º da Lei 5.365/67, o cerne da competência da SUDECO era a realizar programas, pesquisas e levantamentos que apresentassem e desenvolvessem o potencial econômico da Região, embasando ações planejadas a curto e a longo prazo (Brasil, 1967).

Portanto, inicialmente esta superintendência ficou responsável por gerir alguns programas na Região Centro-Oeste, entre os quais o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODOESTE), que foi criado pelo Decreto-Lei nº1.192 de 1971, dentro do contexto do I Programa Nacional de Desenvolvimento (I PND). O Programa visava “incrementar o desenvolvimento econômico do Sul dos estados de Mato Grosso, de Goiás, e do Distrito Federal” (BRASIL, 1971).

Mais especificamente, o PRODOESTE buscava ampliar a rede rodoviária regional proporcionando “ligação adequada dessas áreas (Centro-Oeste) aos principais centros de consumo, industrialização e exportação, implantando, para isso, eficiente sistema viário” (IPEA, 1971, p.8) e, assim, “propiciar a circulação tanto de mercadorias quanto de pessoas” (RIVAS, 2016, p.147).

Para contemplar a proposta do programa, o governo “despendeu os valores de Cr\$ 213,4 milhões (US\$ 36.009.571,26) em 1972 e Cr\$386,8 milhões (US\$ 63.202.048) em 1973” (ABREU, 2001, p.85). Embora uma parte significativa dos recursos tenha sido investida em

silos, armazéns, usinas e frigoríficos, além de obras de saneamento e recuperação de terras, a maior parte dos investimentos foram direcionados para a infraestrutura rodoviária. No território do atual estado de MS os trechos rodoviários prioritários foram a) BR 163 trecho Rondonópolis- Campo Grande- Dourados; BR 262 – trecho Campo Grande-Aquidauana-Corumbá; e, b) BR 376 trecho Dourados-Paranavaí (Brasil, 1971).

Acerca dos resultados, é possível observar que o programa possibilitou o asfaltamento da rodovia que liga Mato Grosso a São Paulo e (apesar dos números serem controversos) a pavimentação de 1.988km de novas rodovias e 2.849 km de recuperação, implantação ou de melhorias de vias (Abreu, 2001; Rivas, 2016). Le Boulegat (2000) aponta que, a partir da densificação das redes de transportes e comunicação com o Sudeste, principalmente com São Paulo, houve ganhos de produtividade e da própria produção agrícola da região sul-mato-grossense.

Ademais, o PRODOESTE serviu de referência para que a SUDECO elaborasse o seu primeiro Plano de Desenvolvimento Econômico e Social para o Centro-Oeste (PLADESCO) (Le Boulegat, 2000). Este plano partiu do diagnóstico da própria instituição que aferiu a reduzida participação do Centro-Oeste no produto nacional<sup>8</sup>. Assim, foram estabelecidas metas numéricas como objetivos com o propósito de “elevar a participação do setor da indústria, na formação do Produto Regional Bruto, de 5,5% (1968) para 10%, até o fim do período considerado (fim da década de 1970)” (SUDECO, 1973, p. 83). E, também, aumentar o coeficiente médio de utilização da força de trabalho na região em 50% até o fim da década de 1970, uma vez que foi diagnosticado que somente 45% da população entre 10 e 59 anos era economicamente ativa (SUDECO, 1973).

Especificamente no Mato Grosso do Sul, o PLADESCO buscou promover o aperfeiçoamento da pecuária e expandir as lavouras mecanizadas de trigo e soja, bem como o processamento desses produtos. Segundo Abreu (2001) e Terra (2006), o principal mecanismo para concretizar os objetivos do plano era o investimento em infraestrutura geral (energia, transporte, urbanização, armazenagem). Inseridos nesse contexto, o plano contemplou duas áreas: a área do eixo Campo Grande-Dourados e a de Corumbá (SUDECO, 1973). As programações (ou diretrizes) do plano para a primeira região foram: a) Tecnificação da produção; b) Industrialização da produção c) Desenvolvimento urbano. A região de Corumbá por sua vez teve como programação a tecnificação da pecuária e a Industrialização da carne.

Dentre os resultados, destacam-se a fixação da população e desenvolvimento urbano, a tecnificação da agropecuária e a industrialização da produção, além da incorporação de

---

<sup>8</sup> Os dados estatísticos disponíveis indicam que a participação do Centro-Oeste na composição do produto nacional foi de apenas 3,3%, em 1968, bastante inferior às participações do Sudeste, do Sul e do Nordeste. Considerando-se que a população do Centro-Oeste representa aproximadamente 5% da nacional tem-se como objetivo: elevar a participação do produto regional, na formação do PIB, de 3,3% para 5% até o fim da década para que se alcance um nível adequado de bem estar da população e se mantenha equiparada à nacional a renda “per capita” regional. Supondo-se que a economia nacional cresça no ritmo desejado. Entre 8% e 10% ao ano, e que a distribuição populacional se mantenha próxima da atual, a consecução desse objetivo exigirá a adoção de medidas tendentes a manter o crescimento médio da economia regional, no período, em torno de 13,8%, a valores de poder aquisitivo constantes (SUDECO, 1973, p.82-83).



novas áreas de produção. Dessa forma, o PLADESCO “organizou no Centro-Oeste um avanço do capital, firmado na ideia de planejamento enquanto ação racional, global, sistemática [...]” (ABREU, 2001, p.91).

Posteriormente, no território de MS, destacam-se os “programas especiais”, dentre os quais o PRODEPAN, o POLOCENTRO e o PRODEGRAN. O primeiro abrangia a região pantaneira, sendo que a maior parte dos recursos foi destinada para a construção da rodovia Transpantaneira e em investimentos para o desenvolvimento da atividade pecuária. O programa não logrou tanto sucesso, uma vez que vários projetos ficaram inacabados, executados de forma incompleta ou mesmo sequer iniciados (Abreu, 2001, Kmitta, 2013).

Logrando mais êxito, o POLOCENTRO atuou em duas áreas, no eixo Campo Grande-Três Lagoas e na região de Bodoquena. Na primeira, concentrou seus investimentos em armazenamento, energia e transportes, num total de Cr\$402.230.000,00 (US\$ 4.334.000,00) entre o período 1975 e 1981 (Abreu, 2001). Estavam inclusos nesse montante o financiamento de instalação de armazéns (Campo Grande, Ribas do Rio Pardo, Três Lagoas e Brasilândia) e Silos (Campo Grande); melhoramento de trechos da rodovia BR-262 entre Campo Grande e Três Lagoas e dos trechos entre Três Lagoas e Bataguassu da rodovia MT 428, além de financiamento para criação de estradas rurais e redes de energia (SUDECO, 1975).

Observa-se que os investimentos buscaram atender e aprimorar as atividades da agroindústria e pecuária na macrorregião de Campo Grande e da mineração de calcário na região da Bodoquena (Le Boulegat, 2000).

Por fim, o mais exitoso dos programas, o PRODEGRAN, tinha como região-alvo a Grande Dourados. O programa buscou estimular a vocação agrícola da região das seguintes formas: a) expandido a fronteira agrícola; b) criando incentivos ao aumento da produtividade; c) utilizando práticas conservacionistas d) introduzindo novas culturas; e) modernizando suas práticas de comercialização; f) criando e fortalecendo sua agroindústria (SUDECO, 1979). Ainda, o programa buscou melhorar e ampliar a infraestrutura regional de energia, transporte e armazenamento.

Ressalta-se o apoio financeiro e técnico recebido de outros órgãos como a Embrapa, o Governo do Estado de Mato Grosso e os próprios municípios, em que o total despendido foi de Cr\$ 664 milhões, voltados principalmente ao setor de energia, transportes e armazenamento. Segundo Abreu (2001), a região da Grande Dourados entre 1975 e 1978 era responsável por 46% de toda produção das principais culturas do espaço de Mato Grosso do Sul e 43% da área plantada no estado.

A criação do Estado de Mato Grosso do Sul corroborou para o sucesso do programa, como aponta o relatório final da própria SUDECO.

“A resposta aos estímulos governamentais, através do PRODEGRAN e da criação do Estado de Mato Grosso do Sul, foi imediata e surpreendente. Consequentemente, as necessidades daquela região ampliaram-se de tal forma que o encerramento do programa tornou-se temerário, sem que

antes o Governo lhe tenha propiciado um tal estágio de desenvolvimento que seria, por si só, o indutor para sua autossustentação.” (SUDECO, 1977, p.26)

### 3. O ENCERRAMENTO DAS SUPERINTEDÊNCIAS E AS NOVAS DIRETRIZES DAS POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

#### 3.1 O “Fim” da SUDECO e o início das políticas de “incentivos fiscais”

A SUDECO influenciou positivamente o desenvolvimento regional de MS e do Centro-Oeste. Contudo, sua atuação não está imune a críticas. Araújo (2010) e Abreu (2001) destacam a dependência das ações da superintendência em relação ao capital estrangeiro, pois os organismos internacionais como o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e o Fundo Monetário Internacional, além dos bancos privados estadunidenses, fomentaram e financiaram grande parte dos programas da SUDECO e dos projetos de desenvolvimento do regime militar (correspondendo aos interesses e dinamismos da guerra fria). Evidentemente, isso tem consequência na crise da dívida da década 1980.

No plano nacional também houve um crescimento do endividamento público, em parte consequência da elevação dos gastos com as obras e investimentos nos programas de desenvolvimento que se agravou com a crise do Petróleo de 1973. Aplicado ao contexto da SUDECO, essa situação indicava a fragilidade do modelo de planejamento, o que posteriormente acarretou no seu esvaziamento.

“A SUDECO entra em crise a partir de meados dos anos 1980. Alguns aspectos contribuíram para isto como: falta de autonomia financeira da Superintendência, escassez de recursos, aumento da inflação, crise do modelo de desenvolvimento e planejamento, incapacidade da Superintendência em responder aos anseios do capital industrial, fortalecimento das discussões em torno dos direitos humanos e do meio ambiente, sem contar o próprio processo de redemocratização do país que não comungava com o modelo de desenvolvimento adotado pela superintendência.” (ABRITA e SILVA, 2017, p.249)

Ressalta-se, ainda, uma mudança em termos de pensamento econômico no contexto latino americano do final da década de 1970, ou seja, diante da crise do segundo choque do petróleo, grande parte dos países latino americanos adotaram uma postura populista e não fizeram os ajustes macroeconômicos necessários, o que permitiu uma abertura para a hegemonia neoliberal na região nos anos seguintes (Bresser Pereira, 2016).

Dessa forma, “houve um completo desmonte do aparato governamental relacionado ao planejamento, em que sucumbiram também as instituições que haviam sido construídas com a finalidade de reduzir as desigualdades regionais” (CARGNIN, 2014, p.85). No contexto regional do Centro-Oeste, esse movimento se traduziu no fim da SUDECO. De acordo com Abreu (2001, p.273), “A SUDECO foi extinta em 1990, no governo do Presidente Fernando Collor de Mello, após ter ocupado outras listas de enxugamento da máquina pública, desde o tempo de José Sarney”.

Constata-se que, entre 1985-1995, não houve a implementação de grandes políticas de desenvolvimento regional. No período foi promulgada a Constituição de 1988 que trouxe, em seu artigo 159 inciso I alínea c, a instituição dos Fundos Constitucionais de Financiamento regulamentados pela lei n. 7.827 de 1989. Dentre esses destaca-se o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO).

Segundo Cintra (2007, p.3), esses fundos foram criados mais para compensar a fragilidade financeira e fiscal dos Estados e Municípios do que de uma perspectiva de desenvolvimento regional. Ademais, essa mesma fragilidade - acrescida pela não existência de formulações de programas de desenvolvimento regional mais complexas desde o fim das superintendências e da predominância do pensamento neoliberal - vai desencadear a chamada “guerra fiscal”. Ou seja, as unidades federativas passaram a conceder incentivos fiscais, especialmente manipulando as alíquotas do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para atrair investimentos (Prado, 1999; Bevilacqua, 2006; Nascimento, 2008; Macedo, 2013).

A “guerra fiscal” consiste em uma “forma peculiar de políticas de desenvolvimento regional” (PRADO, 1999, p.7). Macedo (2013) indica que o fenômeno da guerra fiscal ganhou relevância no Brasil no final do século XX com a perda de força do Estado Nacional e seu enfraquecimento diante da globalização, o que levou os estados da federação a agirem de forma concorrencial para atrair os capitais que, por sua vez, buscavam novas localizações territoriais. Neste contexto, o Mato Grosso do Sul e os estados do Ceará, Bahia, Espírito Santo, Goiás e Mato Grosso são tidos como participantes ativos da guerra fiscal (Nascimento, 2008).

Em Mato Grosso do Sul, como resultado dessa política, destaca-se o desenvolvimento do município de Três Lagoas. A partir dos incentivos fiscais, desenvolveu-se ali um polo de crescimento (nos moldes de Perroux), principalmente a partir do setor de celulose, uma vez que algumas indústrias motrizes (Fibria, Eldorado, International Paper) proporcionaram a ida de outras indústrias e empresas motoras para o município. Segundo dados do Cadastro Central de Empresas do IBGE, o número de unidades locais foi de 2.500 unidades em 2006 para 3.500 empresas em 2016 (IBGE, 2016). Evidentemente, Três Lagoas também se beneficiou da localização estratégica e da infraestrutura energética instalada nas proximidades.

Criticamente, argumenta-se que os resultados iniciais positivos trazidos com a guerra fiscal associados à instalação de novas indústrias e ao aumento do emprego tendem a sumir no longo prazo. Ou seja, “no longo prazo a generalização do conflito faz com que os ganhos iniciais desapareçam, pois os incentivos fiscais perdem o seu poder de estímulo e se transformam em meras renúncias fiscais” (MACEDO, 2013). Esse efeito é decorrente da forma

concorrencial e descoordenada com que os Estados disputam os investimentos privados, desencadeando um “leilão” de concessões e benefícios e, conseqüentemente, ocasionando uma “queda global da arrecadação do ICMS de todos os Estados” (BEVILACQUA, 2006, p.106). Reis Neto (2000) argumenta que esses resultados de longo prazo parecem ter se confirmado em Mato Grosso do Sul.

Além da diminuição da arrecadação global entre as unidades da federação, a guerra fiscal ocasiona um efeito de “causação circular cumulativa negativa”, pois os Estados que mais perdem tendem a ser os mais pobres, que são os que mais concedem incentivos e, assim, prejudicam ainda mais sua arrecadação. Evidentemente, isso deteriora a capacidade de realização de investimento em serviços públicos e infraestrutura (Macedo, 2013). Neste sentido, “a guerra fiscal também promove distorções na eficiência alocativa dos recursos públicos vez que cada real utilizado na concessão de benefícios tributários, significa um gasto equivalente que deixou de ser efetuado em saúde, educação, transporte, etc.” (BEVILACQUA, 2006, p.108).

Ademais, as práticas de Guerra Fiscal incorrem na corrosão do pacto federativo, uma vez que legalmente a Lei Complementar nº 24 de 1975 estabelece que os benefícios e isenções só podem ocorrer exclusivamente, legalmente e constitucionalmente por deliberação unânime celebrados pelos Estados e pelo Distrito Federal através do Conselho Nacional de Política Fazendária. É bom lembrar que muitas dessas práticas (isenções em forma de lei estadual) foram alvos de Ações Diretas de Inconstitucionalidades entre os estados, entre os quais tendo como polo impetrado o Mato Grosso do Sul<sup>9</sup>.

### 3.2 Os Eixos Nacionais de Integração de Desenvolvimento (ENID’S) e outras práticas

A Constituição de 1988 limitou que os programas de duração continuada deveriam constar nos planos plurianuais<sup>10</sup>. Dessa forma, segundo Freitas (2012), a retomada do planejamento do desenvolvimento regional na pauta governamental ressurgiu nos últimos anos do século XX, a partir do Plano Plurianual (PPA) do quadriênio 1996/1999, sancionada pela lei nº 9276 de maio de 1996. Neste plano, previa-se o aproveitamento das potencialidades regionais, a partir do uso racional e sustentável dos seus recursos e o fortalecimento da base de infraestrutura das regiões menos desenvolvidas e da política de desconcentração industrial (BRASIL, 1996). Assim, com base nas diretrizes e orçamentos apresentados no plano e nas propostas apresentadas por Fernando Henrique Cardoso, lançou-se em agosto do mesmo ano o “Programa Brasil em Ação”.

O programa “Brasil em ação” não tinha como objetivo inovar e criar projetos novos, mas gerenciar e organizar com eficácia a utilização dos recursos públicos (BRASIL, 1996b). Os projetos não eram voltados para uma região específica, mas para a integração nacional, que se denominou “política de Eixos”.

---

<sup>9</sup> ADIN 3794 proposta pelo Governo do Estado do Paraná.

<sup>10</sup> Art. 165 §1º A lei que instituiu o plano plurianual estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada (BRASIL, 1988).

“Os programas são desenhados, preferencialmente, buscando eixos de desenvolvimento, que é a concepção moderna do desenvolvimento. Não se trata de um polo de desenvolvimento que concentre numa região, mas de um eixo que distribua seus efeitos numa área mais ampla, pois é necessário que o Governo preste atenção ao conjunto do Brasil.” (BRASIL, 1996b, p.13)

Tomado por essa perspectiva, o programa “Brasil em Ação” contou com um total de 42 empreendimentos, sendo 16 na área social e 26 na área de infraestrutura, divididas em doze eixos.

Em um recorte voltado para o Mato Grosso do Sul, percebe-se que três foram as políticas programadas para melhorar a infraestrutura de transportes. São elas: a) Recuperação das BR – 364/163; b) Ferronorte; e c) Modernização do Porto de Sepetiba. O objetivo principal desse projetos era escoar a produção da região. Ademais, ainda havia o projeto salutar para o estado, que era a implementação do Gasoduto Brasil-Bolívia, pois teria Corumbá uma das duas pontas do gasoduto brasileiro (BRASIL, 1998).

As políticas de Eixos do “Brasil em Ação” foram avaliadas como positivas pelo governo federal. Na campanha de reeleição de Fernando Henrique Cardoso, foi lançado o programa “Avança Brasil”. Confirmada a reeleição, esse programa transformou-se no Plano Plurianual 2000/2003, em que se aprofundaram as ideias e diretrizes dessa política de eixos.

Chama atenção o fato de que esse plano foi elaborado com base nos serviços de consultoria (por licitação), realizados em 1997, que resultou na formação do Consórcio Brasileira, formada pelas firmas Booz Allen & Hamilton do Brasil Consultores, Betchel International Incorporation e Banco ABN Amro, sob a supervisão das equipes do BNDES e do Ministério do Planejamento. O Consórcio então elaborou os Estudos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, que tinham como objetivo inicial identificar as oportunidades de investimentos públicos e/ou privados nos setores essenciais para o desenvolvimento econômico e social nas zonas de influência dos Eixos (Nasser, 2000; Tavares, 2016).

Em resumo, a política de Eixos tinha como preocupação reduzir as desigualdades regionais, pois entendia que o desenvolvimento sustentável exige o crescimento integrado de todas as regiões, sendo para isso necessário que a distribuição regional dos recursos fosse diretamente proporcional ao grau de carência de cada uma dessas regiões. Daí a criação de um portfólio de investimentos públicos e privados dentro dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento, muito dos quais contemplados no Plano Plurianual. (BRASIL, 2000).

Apesar da existência de outros projetos, o cerne da política no espaço de Mato Grosso do Sul era dar continuidade a dois projetos já previstos no PPA anterior: a construção da FERRONORTE e do gasoduto Brasil-Bolívia e a construção da hidrovía Tietê-Paraná.

A Ferronorte opera desde 2008 sob o nome América Latina Logística Malha Norte S.A, por concessão deliberada da ANTT, com atuação em Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, somando 500 km de extensão de linha (ANTT, 2008). Critica-se a ferrovia, pois identifica-se que o projeto atendia o interesse do capital privado, dos grandes agricultores e, em grande

medida do Grupo Itamarati e de grupos internacionais. Quanto a sua operacionalidade, Souza (2008) destacou que, no ano de 2001, a ferrovia já transportava 30% da produção de soja e farelo do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, num percurso de 1.300km entre Alto Taquari e o porto de Santos em quatro trens com 42 vagões cada. Todavia, essa operacionalidade atendia sobretudo os interesses de companhias agroindustriais, em especial empresas multinacionais como Cargill, ADM e Bunge, que já detinham na época terminais ferroviários nela, ao mesmo tempo que detinham 60% da safra brasileira de soja (SOUZA, 2008).

O gasoduto Brasil-Bolívia (inaugurado em fevereiro de 1999) tende a aumentar consideravelmente a oferta de energia, favorecendo a implantação industrial. Por exemplo, o gasoduto favorece o desenvolvimento da indústria mineradora em Corumbá. Segundo LAMOSO (2001), a exploração do minério e a exportação do produto com beneficiamento primário é possível desde antes da Segunda Guerra Mundial. Contudo, a verticalização da atividade, com a implantação de um polo siderúrgico, precisa de fornecimento de energia em maior volume e com garantia de regularidade, o que só se tornou possível a partir da construção do referido gasoduto.

Já a Hidrovia Paraná-Tietê representa uma importante rota de escoamento dos produtos de Mato Grosso do Sul, transportando mais de 6 milhões de toneladas na navegação interior (ANTAQ, 2017).

Em síntese, os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento constituem o último plano de desenvolvimento regional de destaque com aplicação em Mato Grosso do Sul.

Isto posto, ressalta-se que a criação do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR), prevista desde o PPA 2004-2007 e proposta posteriormente pelo projeto de Lei nº375/2015, não prosperou. Segundo Klink (2013) e Coelho (2017), a criação do fundo foi barrada pelos Estados contrários a ele por preferirem a transferência direta de recursos sem interferência ou vinculação dada pelo governo federal e por optarem em persistir na “guerra fiscal” como mecanismo de atração de investimento.

Outrossim, o Plano Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), previsto no PPA 2004-2007 e incluído também no PPA 2008-2011, não possuiu instrumentos substantivos de execução e orçamento para se concretizar (COELHO, 2017). Ademais, segundo a análise de Klink (2013) o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado também em 2007 sobrepôs-se ao PNDR.

Cumprе salientar que a SUDECO foi recriada em 2009, porém mantém-se pouco atuante, conforme próprio relatório da superintendência de 2016. O planejamento estratégico ficou a cargo de uma empresa especializada que seria contratada para a elaboração do referido plano, porém as restrições orçamentárias e financeiras impediram a sua concretização (SUDECO, 2016). A mesma dificuldade se observa quando se analisa os tópicos relacionados ao desempenho, às ações e aos resultados obtidos pela autarquia, já que existe uma série de projetos não executados, não aprovados e com valores não empenhados.

## 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No Brasil, a atuação estatal muda em direção à adoção de políticas de cunho desenvolvimento no pós-crise de 1929, conjuntamente com a ascensão de Getúlio Vargas à presidência. Getúlio rompeu com a tradição econômica clássica e pôs em vigor uma política estatal atuante, com criação de empresas estatais, aparelhamento do Estado e a criação de uma indústria de base.

No tocante as políticas de desenvolvimento regional, que até então eram restritas a problemas pontuais (como a seca no Nordeste), inaugura-se uma nova fase, constituídas de grandes projetos como a “Marcha para o Oeste”, que tinha como objetivo colonizar e desenvolver o Centro-Oeste. Também são exemplos a criação dos territórios federais, das colônias agrícolas e de instituições como a Fundação Brasil Central.

Em Mato Grosso do Sul, essa atuação pautada na colonização e no desenvolvimento ocorreu principalmente através da criação do Território Federal de Ponta Porã e da Colônia Agrícola de Dourados (CAND). Getúlio buscou diminuir a influência da Cia. Matte Larangeira, centralizando o domínio do referido território ao poder central federal e negando a renovação das concessões de terras à companhia. Ao mesmo tempo, o projeto da CAND foi pautado em cessão de terra aos migrantes, bem como na construção da infraestrutura da região. Quanto ao objetivo de colonizar a região e de dotá-la de atividades produtivas, essa política foi exitosa, aumentando a população local e desenvolvendo as atividades produtivas na região (principalmente agropecuárias). Todavia, a política resultou em problemas sociais como a marginalização de migrantes e o descaso com as populações indígenas.

Destaca-se, também, o papel fundamental das superintendências de desenvolvimento. A elaboração e execução de programas de desenvolvimento por essas superintendências teve seu ápice durante a execução dos Planos Nacionais de Desenvolvimento (I e II PND) no regime militar. No período anterior à criação do Estado de Mato Grosso do Sul (ou seja, ao Sul de Mato Grosso) destaca-se a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO) e seus planos (PLADESCO, PRODOESTE, PRODEGRAN, POLOCENTRO e PRODEPLAN) que objetivaram criar infraestrutura e polos de crescimento no território planejado. Esses programas atingiram resultados diversos, mas é possível afirmar que eles ajudaram a criar polos produtivos específicos em MS, como nos casos de Corumbá, Campo Grande e Dourados.

Esse modelo de desenvolvimento se esgota com as crises do petróleo da década de 1970, com o período inflacionário posterior e com a redemocratização nos anos 1980, que deu fim ao autoritarismo e à centralização do poder estatal na esfera federal. Concomitantemente, na segunda metade dos anos 1980 e início dos anos 1990 houve certo abandono das políticas de desenvolvimento regional, em grande parte por influência da ascensão da ideologia (neo)liberal.

O planejamento e as políticas de desenvolvimento regional voltam à ter relevância somente no governo FHC (1995- 1998 e 1999-2002). Com políticas baseadas no paradigma de “eixos”, buscava-se como diretriz principal dar competitividade aos setores produtivos

brasileiros, em especial ao setor privado, por meio de integração da economia brasileira. Essa integração se daria a partir de investimentos em infraestrutura, em modelo de “corredores”. Em seu PPA, o governo FHC apresentou o seus Eixos de Integração Nacional (ENIDs), que no Mato Grosso do Sul tinha principalmente como objetivo diminuir os custos de escoamento da produção.

A política de eixos no Mato Grosso do Sul promoveu a ampliação da infraestrutura, a construção de hidrelétricas, do gasoduto Brasil-Bolívia e da malha ferroviária, em que se destaca a Ferronorte. Porém, o que se percebeu foi a prevalência das elites e de grandes grupos privados como beneficiários dessa política. Ou seja, no plano discursivo era para ser uma política transformadora, mas na prática ela afetou pouco as estruturas do Estado, mantendo as mesmas classes dominantes e a mesma estrutura produtiva, em regra, ligada ao setor exportador de *commodities*.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Silvana. Planejamento Governamental: A SUDECO no espaço Mato-Grossense – Contextos, propósitos e contradições. Tese (doutorado). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 2001.
- ABRITA, Mateus Boldrine; SILVA, Walter Guedes. Políticas de Desenvolvimento Regional: uma análise a partir da atuação da primeira Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (1967-1990). In: Ateliê Geográfico - Goiânia-GO, v. 11, n. 1, p.235-256, abr. 2017.
- ALBANEZ, Jocimar Lomba. Ervais em queda transformações no campo no extremo sul de Mato Grosso (1940-1970). Dourados: Editora UFGD, 2013.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT. ALMN – América Latina Logística Malha Norte S.A. Brasil, 2008. Disponível em: [http://appweb2.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2008/6\\_FERRONORTE2008.pdf](http://appweb2.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2008/6_FERRONORTE2008.pdf)
- AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ. Hidrovia Paraná-Tietê consequências da interrupção da navegação. Brasília, 2014. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Hidrovia-Paran%C3%A1Tiet%C3%AA-consequ%C3%AAncias-da-interrup%C3%A7%C3%A3o-danavega%C3%A7%C3%A3o.pdf>
- BARCELLOS, Jardel. Mato Grosso do Sul – 1978/1979: Utopia x Realidade. Rio de Janeiro, 2014.
- BEVILACQUA, Lucas. ICMS e Guerra Fiscal. In: Procuradoria Geral do Estado de Goiás, 2006. Disponível em: [www.pge.go.gov.br/revista/index.php/revistapge/article/download/96/80](http://www.pge.go.gov.br/revista/index.php/revistapge/article/download/96/80)



BRASIL, Congresso Nacional. Plano Plurianual 2000-2003 Anexo I: Diretrizes Estratégicas e Macroobjetivos. Brasil, 2000. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1998-2000/anexo/ANL9989-I-00.pdf](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1998-2000/anexo/ANL9989-I-00.pdf)

BRASIL, Decreto-Lei nº 1.192, de 8 de novembro de 1971. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/Del1192.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1192.htm)

BRASIL, Decreto-Lei nº 3.059, de 14 de fevereiro de 1941. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-3059-14-fevereiro-1941-413001-publicacaooriginal-1-pe.html>

BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, de 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)

BRASIL, Presidência da República – Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 9.276, de 9 de maio de 1996. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9276.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9276.htm)

BRASIL, Presidência da República. Brasil em Ação: Investimentos para o desenvolvimento. Brasília: Presidência da República, Secretaria de Comunicação Social: Ministério do Planejamento e Orçamento, 1996b.

BRASIL, Presidência da República. Programa Brasil em Ação: Dois anos. Brasília: Secretaria de Comunicação Social, 1998.

BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos. Modelos de estado desenvolvimentista. In: Texto para Discussão 412. Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas – FGV-EESP. São Paulo, 2016.

CANO, Wilson. Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil – 1930/1970. Tese (doutorado) Universidade Estadual de Campinas, Departamento de Economia e Planejamento Econômico. Campinas, 1981.

CANO, Wilson. Getúlio Vargas e a formação e integração do mercado nacional. In: XI Encontro Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR. Salvador, 2008

CARGNIN, Antonio Paulo. O sentido das políticas de desenvolvimento regional. In: Revista de Economia do Nordeste, Fortaleza, v.45, n.4, p. 83-95, out/dez 2014.

CINTRA, Marco Antonio Macedo. Relatório 3: Fundos Constitucionais de Financiamento (do Norte, do Nordeste e do Centro-Oeste). Unicamp, 2007. Disponível em: <http://www3.eco.unicamp.br/cecon/images/arquivos/pesquisa-2006-2007/SubprojetoIXRelat3BNDES.pdf>

- COELHO, Vitarque Lucas Paes. A política Regional do Governo Lula (2003-2010). In: Desenvolvimento Regional no Brasil: políticas, estratégias e perspectivas/Organizadores: Carlos Antonio Brandão [et cal.] Rio de Janeiro: Ipea, 2017
- DINIZ, Clélio Campolina. Celso Furtado e o desenvolvimento Regional. Nova Economia, Belo Horizonte, n.19, p. 227-249, maio-agosto de 2009.
- FOCHEZATTO, Adelar; VALENTINI, Paulo Juliano. Economia de Aglomeração e Crescimento Econômico Regional: Um Estudo Aplicado ao Rio Grande do Sul Usando um Modelo Econométrico com Dados de Painel. In: Revista de Economia, 2010. Disponível em: [http://www.anpec.org.br/revista/vol11/vol11n4p243\\_266.pdf](http://www.anpec.org.br/revista/vol11/vol11n4p243_266.pdf) Acesso em 08 abr. 2017.
- FREITAS, Weder David de. O planejamento regional brasileiro no fim do século XX os eixos nacionais de integração e desenvolvimento. In: Revista Territorial- Goiás, v.1, n.1, jul./dez.2012
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE, GE, Cadastro Central de Empresas 2006; Rio de Janeiro: IBGE, 2016
- INSTITUTO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPEA. Legislação Básica do PRODOESTE. Brasília, 1971
- KLINK, Jeroen. A escalaridade e a espacialidade do (novo) desenvolvimentismo: uma exploração conceitual para o debate. In: BRANDÃO, Carlos.; SIQUEIRA, Hipólita. (orgs) Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013.
- KMITTA, Ilyane do Rocio. PRODEPAN: O Pantanal como nova fronteira econômica nacional. In: XXVII Simpósio Nacional de História -ANPUH, Natal: 2013
- LAMOSO, Lisandra Pereira. A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul. Tese (doutorado). Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 2001.
- MACEDO, Fernando Cezar de.; ANGELIS, Ângelo de. Guerra fiscal dos portos e desenvolvimento regional development no Brasil. In: REDES - Rev. Des. Regional, Santa Cruz do Sul, v. 18, n.1, p. 185- 212, 2013.
- NASSER, Bianca. Economia Regional, Desigualdade Regional no Brasil e o Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. In: Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.7, n.14, dez. 2000.
- NASCIMENTO, Sidnei Pereira. Guerra fiscal: uma avaliação comparativa entre alguns estados participantes. In: Economia Aplicada, vol.12, no.4, Ribeirão Preto Oct./Dec. 2008.

- OLIVEIRA, Benícia Couto. Colônia Agrícola Nacional de Dourados: a marca de Vargas na Marcha para Oeste, In: MARIN, J. O. B, e NEVES, D. P. (Org.) Campesinato e Marcha para Oeste. Santa Maria: Ed. Da UFSM, 504 p, 2013.
- PRADO, Sergio. Guerra fiscal e políticas de desenvolvimento regional no Brasil. In: Economia e Sociedade, 13 ed.; Campinas: 1999
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. A navegação na bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. In: história econômica & história de empresas VII.1, 2004.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (século XIX e XX). In: LAMOSO, Lisandra Pereira. (Org.) Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul. Dourados: Editora UFGD, 2008.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. “Caminhos e fronteiras”: vias de transporte no extremo oeste do Brasil., In: Goulart Filho, A., Queiroz, P. R. C. (Orgs.) Transportes e Formação Regional: Contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Editora da UFGD, 462p, 2011.
- REIS NETO, José Francisco dos. Planos de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso do Sul: investigação dos seus atributos relevantes. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Administração, Porto Alegre: UFRGS/PPGA, 2000.
- RIVAS, Rozimare Marina Rodrigues. Ensaio da formação histórica, política e econômica do estado de Mato Grosso do Sul. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Sistemas Produtivos – PPGDRS. Ponta Porã, 2016.
- RODRIGUEZ, Octavio. O estruturalismo latino-americano./ Maria Alzira Brum Lemos (trad.) Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- SOUZA, Adáuto de Oliveira. Mato Grosso do Sul no contexto dos novos paradigmas de integração e desenvolvimento nacional. Dourados: Editora da UFGD, 2008.
- SOUZA, Nali Jesus de. Economia Regional: Conceitos e fundamentos teóricos. In: Perspectiva Econômica, da Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Ano XVI, v.11, n. 32, 1981, p. 67-102
- SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO CENTRO-OESTE – SUDECO. Programa de desenvolvimento dos cerrados – POLOCENTRO; documento base; plano de ação 1975/1977. Brasília, 1975.
- SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO CENTRO-OESTE – SUDECO. PLADESCO – Plano de Desenvolvimento Econômico-Social do Centro-Oeste, Brasília, 1973.
- SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO CENTRO-OESTE - SUDECO. PRODEGRAN: Relatório Final 1976/1978. Brasília, 1979.

SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO CENTRO-OESTE – SUDECO. Relatório de Gestão do Exercício de 2015, Brasília: 2016.

TERRA, Ademir. A modernização agropecuária de Mato Grosso do Sul: 1970-1985. In: Encontro de Grupos de Pesquisa Universidade Federal de Uberlândia, II, Uberlândia-MG, 2006.

TAVARES, Jeferson Cristiano. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA's nacionais, na lirsra e na macrometrópole paulista. In: Caderno Metropolitano de São Paulo, v.18, n.37, São Paulo, 2016.

VIETTA, Katya. Histórias territoriais: A privatização das terras Kaiowa como estratégia para a guarnição da fronteira brasileira e outras histórias. In: Espaço Ameríndio, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 26-63, jul./dez. 201