

Exercícios de Geografia

Brasil - Econômica - Transportes e Comunicações

TEXTO PARA A PRÓXIMA QUESTÃO

(Ufba 95) Na(s) questão(s) adiante escreva, no espaço apropriado, a soma dos itens corretos.

1. A análise da política de transportes do estado brasileiro permite concluir:

(01) O tratamento dispensado ao sistema rodoviário é consequência da política industrial desenvolvida a partir do governo de Juscelino Kubitschek.

(02) O sistema hidroviário encontrou limitações de ordem técnica e natural, apesar da vontade política do estado para desenvolver o setor.

(04) O sistema rodoviário, apesar de não representar a melhor opção econômica, possibilitou a integração com as ferrovias e a navegação de cabotagem.

(08) Os principais corredores de exportação foram implantados no Norte/Nordeste, objetivando promover as economias regionais e reduzir a concentração de recursos no Sudeste.

(16) A criação de rodovias longitudinais e radiais pretendeu acabar com o isolamento dos núcleos de produção e criar a integração necessária a uma economia urbano-industrial.

Soma ()

TEXTO PARA A PRÓXIMA QUESTÃO

(Ufc 96) Na(s) questão(ões) a seguir escreva no espaço apropriado a soma dos itens corretos.

2. Dentre os fatores locacionais das atividades de transformação, a proximidade do sistema portuário tem-se destacado como importante força para o surgimento de aglomerações industriais. No Brasil, esse fato é denotado na(o):

(01) Grande Rio de Janeiro;

(02) Grande Belo Horizonte;

(04) Vale do Paraíba;

(08) Região de Campinas e de Ribeirão Preto (SP);

(16) Baixada Santista.

Soma ()

3. (Fuvest 89) Das paisagens naturais alteradas pela construção da rodovia Transamazônica, as maiores mudanças em relação às condições anteriormente reinantes foram registradas no domínio das

a) chapadas tropicais com cerrados.

b) áreas mamelonares tropicais florestadas.

c) terras baixas florestadas equatoriais.

d) depressões semi-áridas com caatingas.

e) coxilhas subtropicais com pradarias.

4. (Fuvest 98) A rede hidrográfica brasileira, utilizada para os transportes fluviais,

a) é bem distribuída e apresenta um alto potencial de navegação no sudeste, especialmente na sua porção centro-oriental.

b) é distribuída desigualmente pelo país, estando o maior potencial navegável localizado periféricamente às áreas de economia mais avançada.

c) apresenta um potencial de navegação que coincide com as áreas de maior exploração de hidroeletricidade.

d) apresenta suas principais bacias voltadas para o Atlântico Sul nas costas orientais brasileiras, facilitando os transportes com o interior.

e) é rica em interligações por canais fluviais que facilitam os transportes entre as bacias do rio São Francisco e do Paraná.

5. (Unicamp 2002) "O impacto de uma obra como o Rodoanel sobre o meio urbano está muito além da questão do tráfego, interferindo na dinâmica econômico-territorial da região [...], levando o empreendimento a se constituir como fator de reordenamento do uso do solo da Região Metropolitana."

(Raquel Rolnik, "Parecer Técnico", Ministério Público Federal.)

Com base nos seus conhecimentos, responda:

a) O que é um rodoanel?

b) Cite um problema local ou regional que justifique a construção de um rodoanel.

c) Considerando o texto acima, dê dois exemplos de interferência do rodoanel na dinâmica econômico-territorial de uma região.

6. (Pucmg 97) "O desenvolvimento da rede de transporte é um fator fundamental para o crescimento industrial".

Analisando a organização do espaço brasileiro, tendo em vista seu processo de industrialização, é correto afirmar, EXCETO:

- a) Em 1930 não existia integração econômica entre as diversas regiões.
- b) A industrialização procedeu-se, gerando uma maior concentração espacial.
- c) O Sudeste foi favorecido pela construção de vias de transporte e, conseqüentemente, pelo crescimento industrial.
- d) A construção da rede rodoviária favoreceu a reprodução interna do modelo de dominação e exploração.
- e) A Amazônia permanece numa posição periférica, contando apenas com a presença de indústrias nacionais tradicionais.

7. (Fuvest 92) "O projeto da ferrovia Leste-Oeste, no Brasil, foi criado em 1987, mas até hoje as obras não começaram por falta de recursos. A Ferrovia bancaria 20% do investimento e o restante seria financiado pelo BNDES, Fundo de Investimento da Amazônia (FINAM) e projetos de conversão da dívida."

Este projeto pretende:

- a) interligar o Quadrilátero Ferrífero (MG) e o porto de Tubarão (ES) para intensificar o escoamento do minério de ferro.
- b) ligar Cuiabá (MT) à Santa Fé do Sul (SP) e à Uberlândia/Uberaba (MG) com o objetivo básico de escoar a produção de grãos da Região Centro-Oeste.
- c) ligar as áreas de expansão agrícola mais recente, localizadas nos grandes projetos agropecuários da Amazônia Legal, ao maior centro consumidor do país - Região Sudeste.
- d) ligar portos do Oceano Atlântico ao do Pacífico, aproveitando a infra-estrutura ferroviária bem desenvolvida do Sudeste para o escoamento da produção industrial.
- e) interligar o porto fluvial de Corumbá (MS) ao porto de Santos (SP), para dar vazão à grande produção agrícola do sul do Mato Grosso do Sul e do Interior do Estado de São Paulo.

8. (Fuvest 2000) Relacione a modernização da agricultura brasileira:

- a) à infra-estrutura de transportes no Brasil.
- b) à degradação do solo agrícola e à poluição dos recursos hídricos.

9. (Fuvest 2005) "Portos secos são recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária, nas quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagens, sob responsabilidade da Secretaria da Receita Federal. Seu funcionamento tem permitido a interiorização desses serviços no país, antes realizados principalmente em portos e aeroportos".

Fonte: Adapt. Receita Federal, 2004.

- a) Cite duas características geográficas do centro-oeste brasileiro que justifiquem a criação de um porto seco.
- b) Explique.

10. (Ufpr 92) O território brasileiro possui grandes jazidas de minério de ferro. Relacione áreas de ocorrência e sistemas de transporte para os mercados interno e externo.

11. (Unicamp 93) "Sem caminhão o Brasil pára".

Esta frase, hoje encontrada em muitos caminhões, justifica-se pela política de transporte de carga adotada no país.

Descreva essa política e suas conseqüências para a economia brasileira.

12. (Unesp 95) Assinale a alternativa que contém duas causas que prejudicam a navegação fluvial no Brasil.

- a) A maior parte dos rios é de planalto e os rios de planícies situam-se longe das áreas mais desenvolvidas.
- b) Os rios não têm volume de água suficiente e as embarcações são muito deficitárias.
- c) A rede de drenagem é endorrêica e os rios de planícies encontram-se fora das áreas mais desenvolvidas.
- d) O custo de transporte rodoviário é baixo e a expansão da rede ferroviária foi rápida.
- e) A maioria dos rios é intermitente e as embarcações possuem pequeno calado.

13. (Fuvest 96) A análise das vias de circulação no Brasil revela

- a) a expansão da rede ferroviária, em relação às décadas anteriores, como medida prioritária para a redução de custos
- b) o investimento maciço em hidrovias, em função do Mercosul, embora o custo do transporte fluvial de cargas supere o do transporte ferroviário.
- c) o descaso com a modernização de seus portos marítimos, considerados os mais baratos do mundo para o transporte de carga internacional.
- d) o subaproveitamento das potencialidades naturais do país, pois em áreas de rios navegáveis o transporte rodoviário, mais caro, supera o fluvial.
- e) a opção pela rodovia como principal meio de transporte de carga, seguindo o padrão dominante nos EUA, Japão e Europa Ocidental.

14. (Cesgranrio 94) O Brasil tem aproveitado escassamente as suas bacias hidrográficas para a navegação, apesar de imenso potencial. São poucas as eclusas construídas, são poucos os trechos de rios dragados. Existem apenas dois grandes sistemas hidroviários construídos. Qual dos conjuntos e bacias citados a seguir apresenta maior volume de tráfego de mercadorias?

- a) O sistema do Tietê, recém-concluído, ligando os arredores de São Paulo com o Centro-Oeste.
- b) A Bacia do São Francisco, no trecho Pirapora-Juazeiro, após a conclusão das eclusas em Paulo Afonso.
- c) A Bacia Amazônica, que apresenta quase 30.000 km de rios navegáveis.
- d) A Bacia Tocantins-Araguaia, responsável pelo escoamento da produção de soja do Centro-Oeste.
- e) O sistema Jacuí/Taquari-Lagoa dos Patos, construído com eclusas e retificações, escoando as safras gaúchas.

15. (Pucsp 96) Leia com atenção:

"Parabolicamará"

Antes mundo era pequeno
porque Terra era grande
hoje mundo é muito grande
porque Terra é pequena
do tamanho da antena

Parabolicamará

Ê, volta do mundo, camará
Ê, mundo dá volta, camará
antes longe era distante
perto só quando dava
quando muito ali defronte
e o horizonte acabava (...)

(...) de jangada leva uma eternidade
de saveiro leva uma encarnação
de avião o tempo de uma saudade
pela onda luminosa
leva o tempo de um raio (...)

Gilberto Gil

A partir destes versos, considere as afirmações adiante - expressas em linguagem geográfica - e assinale a alternativa que contém aquela (ou aquelas) que se sintoniza (ou sintonizam) com a letra da música:

1 - A dimensão mundial dos acontecimentos está presente na vida das pessoas, devido, entre outras razões, ao desenvolvimento tecnológico dos meios de comunicação e informação, diluindo o regional no global, com as transmissões via satélite e as redes informatizadas.

2 - A evolução dos meios de transporte diminuiu o tempo de acesso aos lugares, mudando o significado de proximidade e distância geográfica, ou seja, alterando a relação entre espaço e tempo.

3 - O avanço das tecnologias de comunicação e de transportes elimina o papel da dimensão local (do lugar) do espaço geográfico, na formação dos valores sociais, agora determinados somente por influências externas.

- a) 1 e 2
- b) 1 e 3
- c) 2 e 3
- d) 1, 2 e 3

e) 1

16. (Puccamp 94) "Houve concentração de investimentos no setor rodoviário, o que gerou uma série de implicações: o encarecimento dos produtos transportados, (já que o frete rodoviário é sabidamente mais elevado que o dos outros tipos de transporte), além de um aumento considerável no consumo de derivados de petróleo, obrigando o país a arcar com o ônus da importação e uma conseqüente queima de divisas".

Em relação ao Brasil, o texto é considerado

- a) incorreto, porque a prioridade recentemente dada à construção das rodovias é real apenas para o sudeste do País.
- b) incorreto, porque existe relativo equilíbrio entre a proporção de tráfego das hidrovias, ferrovias e rodovias.
- c) incorreto, porque as ferrovias, são ainda muito utilizadas no País, estando interligadas às rodovias.
- d) correto, porque as hidrovias que tinham um papel importante para a economia nacional, hoje são deficitárias.
- e) correto porque desde a década de 50 até nossos dias, a quilometragem de ferrovias não aumentou significativamente, devido à priorização do transporte rodoviário.

17. (Puccamp 92) "O uso do álcool como combustível em substituição à gasolina não alterou o modelo de desenvolvimento e de transportes do Brasil, onde os beneficiários são sempre uma minoria da população. Continua-se a dar prioridade ao automóvel particular em detrimento das ferrovias e hidrovias."

Em uma avaliação do texto pode-se afirmar que realmente essa continuidade do modelo de transportes é

- a) benéfica, porque os transportes rodoviários são mais baratos e rápidos, levando a mercadoria de "porta em porta."
- b) benéfica, pois os países altamente desenvolvidos do hemisfério norte sempre priorizaram as rodovias.
- c) eficaz, pois após a abertura das grandes rodovias, a partir da década de 70, regiões até então marginalizadas foram integradas às demais, como a Amazônia, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social da região.
- d) problemática, porque embora mais rápida do que os demais transportes terrestres, a rodovia desorganizou os sistemas anteriores, ao invés de integrar-se a eles, e marginalizou cidades a exemplo das ribeirinhas.
- e) problemática, porque os países capitalistas ou socialistas de maior projeção no cenário internacional implantaram, no século XX, uma rede moderna priorizando as ferrovias.

18. (Ufpr 91) Quanto às ferrovias no Brasil, interprete as afirmativas:

- a) as condições favoráveis para a sua implantação somente surgiram em 1850;
- b) em 1855 foi inaugurada a Estrada de Ferro Central do Brasil, aspiração dos fazendeiros do Vale do Paraíba;
- c) até 1905 havia apenas uma ferrovia de integração no território brasileiro;
- d) a política de transporte adotada até 1980 desprezou o transporte ferroviário.

19. (Uel 94) Considere as seguintes afirmações sobre o transporte ferroviário brasileiro.

- I. As mais importantes cargas transportadas por ferrovias são: manufaturas, madeiras e alguns produtos agropecuários.
- II. A partir da década de 70, a extensão das ferrovias tem aumentado sistematicamente.
- III. A malha ferroviária, por concentrar-se em uma faixa litorânea, é característica de países que tem sua história econômica voltada para a exportação.
- IV. A existência de diferentes bitolas dificulta o processo de integração das ferrovias.
- V. O transporte ferroviário é economicamente pouco significativo, tendo em vista a precariedade das ferrovias brasileiras.

Estão corretas APENAS

- a) I, II e III
- b) I, III e IV
- c) II, III e IV
- d) II, IV e V
- e) III, IV e V

20. (Ufmg 94) Em relação às condições de transporte no Brasil, todas as afirmativas são corretas, EXCETO

- a) A frota de caminhões é insuficiente e desgastada pelo uso contínuo com sobrecarga em pistas mal conservadas.
- b) As ferrovias são responsáveis pela circulação da maior parte da carga do país e constituem a única forma de transporte eficiente na porção norte-ocidental.
- c) As rodovias são insuficientes, apresentam alguns trechos já intransitáveis e demandam grande volume de recursos para recuperação.
- d) As tentativas de aproveitamento das vias fluviais são extremamente modestas em relação à potencialidade da rede hidroviária.
- e) O transporte aéreo torna-se cada vez mais inacessível à população e enfrenta uma situação de crise com eliminação de vôos e fechamento de aeroportos.

21. (Ufpr 94) Qual a influência dos sistemas de transporte na questão do espaço e da qualidade de vida das pessoas?

22. (Mackenzie 96) Procurando criar no país estruturas portuárias satisfatórias incluindo transporte e armazenamento, o governo delimitou cinco corredores de exportação. Assinale entre as alternativas a seguir aquela que cita informações INCORRETAS sobre o assunto.

- a) O corredor de São Paulo, com terminal em Santos, escoar a produção do estado e de Goiás.
- b) O corredor do Maranhão, com terminais nos portos de Itaqui e Ponta da Madeira em São Luís, escoar a produção mineral do Projeto Carajás.
- c) O corredor do Paraná, com terminal em Paranaguá, escoar a produção de café, soja e óleos vegetais provenientes do oeste do estado.
- d) O corredor do Rio Grande do Sul, com terminal no porto do Rio Grande, escoar a produção de soja, carnes, fumo e manufaturados.
- e) O corredor de Minas e Espírito Santo, com terminais em Vitória e Tubarão, escoar a produção pesqueira e siderúrgica dos estados Nordesteiros.

23. (Fuvest 88) Apresente duas críticas ao projeto do governo federal de construir a chamada Ferrovia Norte-Sul.

24. (Fuvest 86) As ferrovias formam uma rede que se irradia a partir do eixo São Paulo-Santos em todas as direções, com poucas interligações. As rodovias formam uma malha mais completa, pois além das estradas radiais existem muitas transversais de interligação. Essas duas formas de rede são características, respectivamente, das seguintes fases da economia paulista:

- a) pastoril e agrário-exportadora.
- b) urbano-industrial e agro-pastoril.
- c) agrário-exportadora e urbano-industrial.
- d) agrário-exportadora e mercantil.
- e) urbano-industrial e exportadora.

25. (Fuvest 89) "Os corredores de exportação, constituídos pelas atuais rodovias, algumas ferrovias e portos reequipados para escoar grandes volumes de minérios e de produtos agrícolas, foram implantados nas áreas economicamente mais desenvolvidas, onde há maior concentração populacional e importantes atividades ligadas à agricultura comercial, pecuária e mineração."

No entanto, o mais recente corredor de exportação foge parcialmente dessa caracterização. Trata-se do corredor

- a) Carajás-Itaqui, que escoar minérios, sendo uma área ainda em processo de ocupação.
- b) Quadrilátero Ferrífero-Vitória, que escoar ferro, atravessando área relativamente organizada do ponto de vista da rede urbana.
- c) Planalto meridional gaúcho-Rio Grande, por onde se escoam grãos e outros produtos agrícolas.
- d) Norte do Paraná-Paranaguá, por onde é exportada grande quantidade de cereais.
- e) Interior paulista-Santos, por onde é exportado grande volume de manufaturados e de produtos agrícolas.

26. (Fuvest 82) Analise a validade da frase a seguir, com relação ao Nordeste e à Amazônia:

"A navegação fluvial no Brasil é pouco explorada".

27. (Ufv 96) "Governar é abrir estradas" já foi um lema de um político brasileiro dos anos 20. Considerando a situação atual da nossa malha rodoviária, assinale a alternativa que expressa os efeitos da política sintetizada pelo lema anteriormente referido:

- a) A política implantada levou em consideração os altos custos de manutenção e duplicação das principais rodovias.
- b) O barateamento dos produtos transportados como consequência do aumento expressivo do volume de carga.
- c) A integração do território brasileiro, eliminando o isolamento das áreas antes não integradas.
- d) A imagem de modernidade dada ao país pelo volume de cargas transportadas pelas suas rodovias.
- e) O aumento do consumo de petróleo, que obriga o país a arcar com o ônus da importação e uma consequente queima de divisas.

28. (Cesgranrio 93) Sobre o sistema brasileiro de transportes, pode-se afirmar que:

- a) o nosso parque ferroviário cresceu, sobretudo no que se refere à interligação e à interação dos sistemas internos.
- b) os portos brasileiros aumentaram o volume de carga movimentada, conseguindo diminuir custos e acelerar a rapidez do trânsito.
- c) a sobrecarga de tráfego tem grande parcela de responsabilidade na deteriorização de nossas rodovias, sistema de transporte privilegiado em nosso país.
- d) nos últimos anos o transporte fluvial foi responsável pela distribuição de larga faixa das mercadorias movimentadas internamente.
- e) o país não implementou uma política de transportes para a exportação, não tendo havido a construção rodoferroviária e de terminais especializados para o escoamento dos minerais.

29. (Mackenzie 96) O corredor de exportação do Rio Grande do Sul, que tem como terminal o porto do Rio Grande escoar:

- a) soja, carnes, arroz e manufaturados.
- b) café, óleo vegetal, milho e carvão.
- c) minério de ferro, carvão, soja e trigo.
- d) óleos, fertilizantes, cana-de-açúcar e fumo.
- e) madeira, couros, juta e calçados.

30. (Cesgranrio 91) "Um sistema hidroviário, dos poucos no Brasil, está colocando a cidade de São Paulo em ligação fluvial com o trecho navegável do Rio Paraná (Jupiá-Itaipu). A obra, agora ampliada em Três Irmãos, é de iniciativa do governo paulista."

(Adaptado da FOLHA DE S. PAULO - agosto

90)

Qual o rio cujo curso serve de base à referida hidrovia?

- a) Tamanduateí.
- b) Paraíba do Sul.
- c) Tietê.
- d) Grande.
- e) Paranapanema.

31. (Uece 96) Alguns órgãos do Estado - DERT e CBTU - e prefeituras, cujos municípios são servidos por ferrovia, discutem a possibilidade de implantar o sistema de integração ônibus e trens. Prevê-se que o novo sistema beneficiará cerca de um milhão de pessoas de Fortaleza e dos municípios servidos por trem, ou seja:

- a) Maranguape, Caucaia e Maracanaú
- b) Fortaleza, Caucaia e Maracanaú
- c) Acarape, Caucaia, Maracanaú, Pacatuba e Guaiúba
- d) Eusébio, Aquiráz, Caucaia e Maracanaú

32. (Mackenzie 97) I - Os maiores adensamentos estão na região Sudeste.

II - Os diferentes tipos de bitola dificultam a integração da rede ferroviária.

III - A substituição lenta das rodovias pelas ferrovias vem aumentando a participação dos trens no interior.

Relativamente à malha ferroviária brasileira, considere as afirmações anteriores. Então:

- a) todas estão corretas.
- b) somente I está correta.
- c) todas estão incorretas.
- d) somente I e II estão corretas.
- e) somente II está correta.

33. (Cesgranrio 90) Considere as afirmações a seguir sobre o sistema de transporte no Brasil:

I - A rede rodoviária mais que decuplicou nas últimas quatro décadas, tanto no que diz respeito a rodovias pavimentadas, quanto a estradas pioneiras ou vicinais de terra;

II - A rede fluvial se modernizou nos últimos vinte anos, com a dragagem, construção de eclusas e interligação de bacias;

III - A rede ferroviária, ao contrário da rodoviária, teve a sua extensão reduzida, em número de quilômetros implantados, nas quatro últimas décadas;

IV - Grande parte dos portos brasileiros conheceu obras de ampliação, construção de terminais especializados e renovação de equipamentos devido à importância que o País dá às exportações.

Estão corretas apenas as afirmativas:

- a) I e III
- b) II e IV
- c) I, II e III
- d) I, III e IV
- e) II, III e IV

34. (Fuvest 98) Nas alternativas, cada porto brasileiro movimentou um produto mineral dominante. Assinale a associação correta.

- a) Tubarão (ES) Ferro, Imbituba (SC) Fosfato, Macau (RN) Petróleo, São Sebastião (SP) Sal.
- b) Tubarão (ES) Carvão, Imbituba (SC) Sal, Macau (RN) Fosfato, São Sebastião (SP) Ferro.
- c) Tubarão (ES) Manganês, Imbituba (SC) Xisto, Macau (RN) Sal, São Sebastião (SP) Fosfato.
- d) Tubarão (ES) Zinco, Imbituba (SC) Cobre, Macau (RN) Carvão, São Sebastião (SP) Petróleo.
- e) Tubarão (ES) Ferro, Imbituba (SC) Carvão, Macau (RN) Sal, São Sebastião (SP) Petróleo.

35. (Fuvest 98) O que os economistas e comentaristas econômicos denominam de Custo Brasil é o conjunto de tarifas, fretes, taxas, tributos, etc..., que incidem sobre os produtos brasileiros, onerando-os acima dos preços do mercado internacional dificultando a competitividade pelo mercado externo.

Entre os fatores geográficos de Custo Brasil destaca-se o sistema de transportes.

- a) Caracterize o atual sistema de transportes do Brasil e explique por que ele é oneroso para o comércio exterior.
- b) Entre os meios de transportes, qual é o mais barato para produtos pesados e volumosos, a distâncias superiores a 1.000km? Dê um exemplo.

36. (Fgv 97) O maciço de Urucum, localizado no Mato Grosso do Sul, no Pantanal é rico em ferro e manganês. No entanto, as suas reservas não estão sendo aproveitadas economicamente de acordo com o seu potencial.

Dentre as alternativas a seguir, assinale a que MELHOR responde o motivo desse não aproveitamento.

- a) Não apresentam um teor em ferro e manganês que permitam o aproveitamento para a indústria siderúrgica.
- b) Para a produção do aço há necessidade do carvão e o Mato Grosso do Sul não possui reservas carboníferas necessárias à produção de coque, associada à pequena industrialização do Mato Grosso do Sul.
- c) O País precisa ter reservas futuras para alimentar as indústrias siderúrgicas, nas próximas décadas, e a reserva mineralógica de Urucum é uma das mais ricas do mundo no teor de ferro e de manganês.
- d) Não existem ferrovias ou rodovias organizadas que viabilizem o transporte do ferro pelletizado para as siderúrgicas localizadas no Sudeste do País.
- e) As reservas são extensas mas o teor mineral em ferro é baixo e as reservas de Carajás - PA continuam a atender às necessidades dos principais mercados de consumo do país.

37. (Mackenzie 97) A decadência da rede ferroviária brasileira encontra como fator principal:

- a) a opção pelo transporte marítimo de cabotagem, mais seguro e de baixo custo.
- b) o desenvolvimento de um modelo rodoviário estrategicamente planejado para um país com perfeitas condições geográficas para o seu uso.
- c) a decadência em todo o mundo das redes ferroviárias, que se tornaram obsoletas e passaram a exigir grande potencial elétrico.
- d) a transformação da economia nacional, que substituiu o modelo agro-exportador pelo modelo urbano industrial.
- e) a privatização do sistema, que não soube manter a estrutura tradicional originária do período colonial.

38. (Uel 97) Entre os maiores portos e aeroportos brasileiros, em volume de cargas exportadas, aqueles que ocupam, respectivamente, os primeiros lugares pertencem a uma mesma região. São eles:

- a) Porto do Rio de Janeiro e Aeroporto de Santos Dumont.
- b) Porto de Recife e Aeroporto dos Guararapes.
- c) Porto de Belém e Aeroporto Brigadeiro Eduardo Gomes.
- d) Porto de Santos e Aeroporto de Cumbica.
- e) Porto de Paranaguá e Aeroporto de Viracopos.

39. (Mackenzie 98) No Brasil, o desenvolvimento dos projetos de mineração exigiu a construção de ferrovias e o aparelhamento de portos. Assinale a alternativa que justifica estas medidas.

- a) Na área dos projetos, o relevo impediu a construção de rodovias, restando como única alternativa a construção de ferrovias.
- b) As ferrovias foram construídas para facilitar o acesso de mão-de-obra às áreas de mineração.
- c) Os projetos minerais localizam-se em áreas urbanas de alta densidade demográfica, carentes de transportes públicos.
- d) As ferrovias foram utilizadas no transporte de equipamentos necessários à implantação dos projetos e, em seguida, desativadas.
- e) Os projetos desenvolvem-se no interior do país, região carente de meios de transportes, e as ferrovias escoam a produção até os portos.

40. (Uel 98) O governo de Washington Luís, autor do lema "governar é abrir estradas", na década de 1920, marca o início de uma série de políticas governamentais que irão orientar o desenvolvimento do sistema de transporte para o rodoviarismo, em detrimento do sistema ferroviário que

- a) por apresentar alto custo de implantação e manutenção é implementado principalmente nas regiões mais desenvolvidas do país.
- b) vem recebendo grandes investimentos estatais, por tratar-se de um meio de transporte mais barato e eficaz.
- c) continua com grande participação no transporte de cargas pesadas e de passageiros.
- d) tem sido utilizado principalmente para o transporte de mercadorias nos corredores de exportação.
- e) embora de forma deficitária, ainda desempenha a função de integração do território nacional.

41. (Unesp 99) Assinale a alternativa que contém, respectivamente, os principais portos importadores e exportadores do Brasil.

- a) Itaquí, São Sebastião - Angra dos Reis, Paranaguá, Santos.
- b) São Sebastião, Angra dos Reis - Santos, Paranaguá, Tubarão.
- c) Itaquí, Paranaguá - São Sebastião, Santos, Tubarão.
- d) Itaquí, Paranaguá - Itajaí, São Sebastião, Santos.
- e) Rio Grande, Paranaguá - Angra dos Reis, Santos, Tubarão.

42. (Uerj 98) No litoral sul-fluminense, os municípios de Parati e Angra dos Reis, outrora pouco povoados e desprovidos de fácil acessibilidade, foram muito afetados pela implantação da rodovia BR-101, a Rio-Santos.

Do conjunto de transformações territoriais decorrentes de tal fato, pode-se destacar a:

- a) redução dos índices de especulação imobiliária
- b) apropriação de sítios privilegiados com finalidades turísticas
- c) devastação descontrolada da cobertura vegetal nativa na área serrana
- d) substituição da pequena produção camponesa pela monocultura de exportação

43. (Mackenzie 99) Com relação aos sistemas de transportes no Brasil, pode-se afirmar que:

- a) com a inauguração da hidrovía Tietê-Paraná, completa-se a integração de todas as bacias fluviais brasileiras.
- b) a opção rodoviária foi responsável pela decadência dos outros meios de transporte, principalmente o ferroviário.
- c) as ferrovias brasileiras são inteiramente integradas, permitindo a ligação entre todas as regiões do país.
- d) embora com baixa densidade demográfica, a região Norte conta com uma rede de transportes que integra os rios da região ao sistema ferroviário nacional.
- e) com exceção da rede ferroviária, os demais sistemas de transportes são deficientes em toda as regiões.

44. (Unioeste 99) Sobre a utilização das bacias hidrográficas brasileiras como rede de transporte fluvial, é correto afirmar:

- (01) O rio Amazonas, o rio São Francisco e os formadores do Rio da Prata (Paraná, Paraguai e Uruguai) são muito navegados e tiveram um papel importante na penetração para o interior.
- (02) A Bacia Amazônica é a maior bacia localizada inteiramente em território brasileiro, podendo ser aproveitada integralmente para o transporte fluvial em razão de encontrar-se numa região que possui um relevo favorável para esse tipo de transporte.
- (04) Apesar do grande número de corredeiras e quedas, a hidrovía Tietê-Paraná está implantada, pois ao lado de cada hidrelétrica existente ao longo deste percurso foi construída uma eclusa que possibilita a subida e descida de barcos.
- (08) Existe um subaproveitamento dos rios brasileiros no que diz respeito à sua utilização como vias navegáveis, sendo que o modelo de desenvolvimento implementado no país privilegiou o transporte ferroviário, ainda hoje o principal responsável pela circulação de mercadorias.
- (16) A hidrovía Paraguai-Paraná, considerada muito importante pela Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai, está funcionando a partir de Corumbá (MS), em direção ao sul.

Soma ()

45. (Ufpr 2000) O fluxo de mercadorias no território brasileiro é feito quase exclusivamente por rodovias, apesar de o Brasil contar com imensa rede hidrográfica, que poderia contribuir na dinâmica do sistema de transportes. Sobre esse assunto, é correto afirmar:

- (01) Por razões de ordem climática, os rios brasileiros não apresentam volume de água suficiente para transporte hidroviário.
- (02) Os rios brasileiros são de planalto, não permitindo a navegação fluvial.
- (04) O frete no Brasil é considerado um dos mais baratos do mundo, o que justifica a manutenção do sistema rodoviário.
- (08) A hidrovía Tietê-Paraná serve de modelo para o transporte hidroviário, demonstrando a importância desse recurso.
- (16) Nos países desenvolvidos, as hidrovias são utilizadas em associação com outros tipos de transporte em razão do menor consumo de energia em relação à quantidade de carga transportada.

Soma ()

46. (Unesp 2000) A política de transporte implantada no Brasil privilegiou o transporte rodoviário, em detrimento de outras formas mais viáveis, como o transporte hidroviário e o ferroviário, sem considerar as características e potencialidades naturais do país.

- a) Cite e explique duas vantagens dos transportes ferroviário e hidroviário, em relação ao rodoviário.
- b) Cite duas situações nas quais o transporte rodoviário se apresenta como mais vantajoso.

47. (Pucsp 2000) Quando da fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nos anos 40 do nosso século, entre suas missões encontrava-se a de produzir mapeamentos oficiais do país que delimitassem, com rigor, as fronteiras entre os estados. Depoimentos dos profissionais em exercício, na época, dão conta que expedições saídas do Rio de Janeiro - cujo destino seria o coração do Centro-Oeste (fronteira entre o Maranhão e o atual Tocantins) - só atingiram seu objetivo após mais de um mês de viagem árdua.

Assinale a alternativa correta.

- a) Até os anos 40, o território brasileiro era desintegrado, com baixo número de ligações por terra e por telefone. Mas, de modo geral, esse era um dado comum a todos os outros países.
- b) Após os anos 40, o território brasileiro é integrado, com a construção de grandes estradas de rodagem e ferroviárias, a partir de investimentos de capitais privados e estrangeiros.
- c) Apesar da desintegração territorial do Brasil, antes dos anos 40, o governo federal conseguia fazer chegar suas influências, ações e ordens em quase todos os pontos do território.
- d) O processo de integração territorial, no Brasil, se dará após os anos 40, a partir de ações do Estado nacional, que investiu maciçamente em estradas de rodagem e telecomunicações.
- e) As conseqüências da integração territorial do país, após os anos 40, restringem-se praticamente à área econômica, em especial, no que tange à construção de um mercado nacional.

48. (Puccamp 2000) "Sem qualquer estudo sobre o impacto ambiental que as estradas poderiam trazer, o GOVERNO decidiu rasgar catorze mil quilômetros de estradas na Amazônia, num ambicioso projeto rodoviário. A população regional não foi ouvida sobre a conveniência das obras, sobre o modo como elas poderiam ser feitas e sobre se deveriam ser feitas. Historicamente, a região sempre utilizou os rios como vias de transporte."

(Ricardo Lessa, "Amazônia: As raízes da destruição". São Paulo: Atual, 1999. p. 41.)

O texto retrata a política de transportes durante o governo

- a) Jango, cuja política era desenvolvimentista.
- b) neoliberal de Collor, cuja política era privatizante.
- c) Dutra, que recebeu grande apoio do capital norte-americano.
- d) militar, apoiado no binômio segurança e desenvolvimento.
- e) Vargas, que assumiu uma política nacionalista.

49. (Unesp 2001) Assinale a alternativa que indica, corretamente, a opção feita para o transporte do minério explorado em Carajás até o porto de Itaqui, no Maranhão.

- a) Ferroviário, devido aos obstáculos do relevo regional.
- b) Rodoviário, por ser mais rápido e mais barato.
- c) Ferroviário, por ser mais apropriado para cargas pesadas.
- d) Hidroviário, pela abundância da rede hidrográfica.
- e) Rodoviário, pela facilidade de implantação e manutenção.

50. (Pucmg 2001) Segundo o IBGE, em 1991, o Brasil possuía 1.661.849 quilômetros de rodovias contra 30.177 quilômetros de ferrovias.

Essa opção pelo rodoviarismo é explicada pelos seguintes fatores, EXCETO:

- a) As dimensões continentais do país aconselham o uso do transporte rodoviário, que consome menor quantidade de energia por volume.
- b) Os ônibus, os caminhões e os automóveis particulares apresentam a vantagem da mobilidade e versatilidade, o que não se verifica nas ferrovias.
- c) O rodoviarismo é insubstituível em trajetos de curta distância, já que é inviável a construção de estações ferroviárias e portos muito próximos uns dos outros.
- d) Os portos brasileiros e a navegação de cabotagem estão obsoletos e falta uma cultura de utilização desse meio de transporte no país.

51. (Ufrn 2002) Hermano, aluno do ensino médio, pesquisou sobre os transportes dos grandes centros urbanos. O estudo demonstrou um crescimento no número de veículos, fato que interfere na organização socioespacial das cidades.

Esse crescimento do número de veículos

automotores decorre, dentre outros fatores, da

- a) construção de vias expressas e da expansão dos transportes de massa.
- b) melhoria da infra-estrutura urbana e da redução das tarifas do transporte coletivo.
- c) expansão física das cidades e do aumento das distâncias entre os locais de trabalho e de moradia.
- d) concentração dos condomínios fechados e da aquisição de automóveis por parte das camadas populares.

52. (Pucrs 2002) Quanto aos meios de transporte no Brasil, é correto afirmar que:

- a) as ferrovias gaúchas ganham importância em relação às rodovias nas primeiras décadas do século XX, devido à expansão da sojicultura.
- b) as rodovias são mais utilizadas no Brasil devido ao baixo custo em relação às hidrovias e às ferrovias, sendo que a grande maioria foi construída pelo poder público na década de setenta do século passado.
- c) as multinacionais automobilísticas incentivaram o desenvolvimento das rodovias no Brasil, que estão cada vez mais atreladas ao consumo do petróleo como fonte de energia.
- d) o sistema hidroviário brasileiro é considerado de qualidade comparável à do europeu, destacando-se o caso gaúcho do Rio Jacuí, que transporta cargas pesadas desde a época colonial.
- e) o principal aeroporto do estado gaúcho está localizado em Porto Alegre, sendo o maior da Região Sul, embora tenha abrangência apenas nacional.

53. (Fuvest 2002) As nações de grande extensão territorial têm nas hidrovias e ferrovias o centro de seus sistemas de transportes.

No caso brasileiro, a ênfase é dada ao sistema rodoviário, responsável por 96% do movimento de passageiros e por 63% do transporte de carga.

- a) Explique a predominância do transporte rodoviário no Brasil.
- b) Qual a região de maior densidade viária e de maior fluxo de transporte considerando as cinco grandes regiões do IBGE? Justifique.

54. (Ufes 2001) "As relações socioeconômicas no mundo moderno dependem sobremaneira do modo como o espaço geográfico está organizado."

OLIVA, J. e GIANZANTI, R. "Espaço e modernidade: temas da Geografia do Brasil". São Paulo: Atual, 1999.

Para a análise do espaço geográfico é preciso avaliar, entre outros elementos, a quantidade e a qualidade das relações socioeconômicas e o acesso à fluidez do espaço.

Em relação ao tema,

a) cite os sistemas técnicos que dão fluidez ao espaço no Brasil e explique a forma como podem influenciar na quantidade das relações socioeconômicas;

b) justifique a afirmativa: "O alto grau de fluidez existente em um território NÃO significa que toda a população aí existente possa alcançá-la".

55. (Ufes 2001) "O destaque do Espírito Santo no comércio externo não poderia dispensar um sistema de portos modernos e bem equipados. E isso o Estado tem."

"A diversificação é muito grande e os terminais são especializados, equipados para exportar minério de ferro, celulose, placas de aço e soja".

A SAGA do Espírito Santo. "A Gazeta", Vitória, 17/2/2000. Encarte, p. 8.

Com base no texto anterior, responda:

a) Qual a importância do sistema portuário para a economia estadual?

b) Qual a importância do terminal de Grãos do Porto de Tubarão para o Centro-Leste brasileiro?

56. (Ufu 2001) O transporte ferroviário desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico e na organização territorial dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, da segunda metade do século XIX até a década de 30 do século XX. A decadência desse setor dos transportes ocorreu devido aos fatores citados abaixo, EXCETO

a) orientadas no sentido interior-litoral para escoar a produção agrícola, as ferrovias não integraram as regiões do país entre si.

b) a ocorrência de bitolas diferentes não permitia a integração das ferrovias existentes.

c) a perda da importância do setor ferroviário no mundo, principalmente nos países desenvolvidos, como Alemanha, EUA e França, o que não propiciou avanços tecnológicos necessários à sua modernização.

d) os elevados custos de implantação e modernização das ferrovias, com retorno demorado do capital investido, desestimularam os investidores privados.

57. (Ufu 2001) Etapa avançada da integração entre os transportes e a economia no Brasil, os chamados "corredores de exportação" são:

a) Regiões agrícolas que se formam no entorno das grandes cidades, dotadas de terminais intermodais de transporte.

b) Áreas dotadas de terminais intermodais e estações aduaneiras que utilizam a infra-estrutura ferroviária para escoar a produção agrícola com destino às principais cidades brasileiras.

c) Áreas dotadas de infra-estrutura que envolve o transporte, a armazenagem e a comercialização de produtos, desde as áreas produtoras até os portos de exportação.

d) Cidades portuárias que recebem produtos de diversas regiões do país, exportando-os por meio da navegação de cabotagem para diversos mercados consumidores do mundo.

58. (Ufsm 2001) Assinale a alternativa relacionada às características do Superporto de Rio Grande.

- a) Configura-se como porto livre às atividades de exportação/importação paraguaia desde 1965, o que é possível em virtude de sua ligação rodoviária a Assunção.
- b) Apresenta importantes vantagens em relação ao porto de Buenos Aires, como a localização em mar aberto e a menor latitude, que, entre outros fatores, reduzem os custos das operações e do transporte.
- c) Constitui um importante corredor de exportação, centralizado nos produtos agropecuários, sobretudo café, algodão, soja óleos vegetais e madeira.
- d) Estando próximo de centros urbanos e industriais, destaca-se pela exportação de manufaturados e pela importação de produtos de indústria tecnológica.
- e) Servido pelo moderno sistema rodoferroviário, é especializado na exportação das produções minerais e dos produtos da indústria siderúrgica e petrolífera.

59. (Ufrj 2001) A febre viária dos anos 50 e 60 não mudou apenas a forma - aparência do Rio de Janeiro; passou a exigir também transformações no seu conteúdo. Com efeito, a busca de melhor acessibilidade interna e externa ao núcleo metropolitano trouxe de volta a antiga prática da cirurgia urbana, cujos efeitos se fizeram sentir nos bairros que estavam no caminho das novas vias expressas, túneis e viadutos...

Texto adaptado de OLIVA, Jaime e GIANANTI, Roberto. "Temas da Geografia do Brasil". São Paulo, Atual, 1999. p.298.

Os problemas urbanos retratados no texto são decorrentes

- a) do êxodo rural, na época, que fez crescer demasiadamente a população da cidade.
- b) do número excessivo de viadutos e vias expressas construídos nos anos 50 e 60, na cidade.
- c) da " vaidade " urbana da prefeitura da cidade, preocupada com a aparência da metrópole.
- d) da falta de planejamento urbano associada ao crescimento do transporte rodoviário.
- e) do número crescente de trabalhadores que passaram a morar no núcleo metropolitano.

60. (Mackenzie 2001) O BNDES planeja ressuscitar o transporte ferroviário de passageiros no Brasil.

Inicialmente, nove regiões deverão ser beneficiadas com a implantação de trens em trechos com extensão entre 60km e 200km, ligando ao menos duas cidades de no mínimo 100 mil habitantes. A idéia é aproveitar os trilhos ferroviários que aqui vêm sendo abandonados (...)

("Folha de São Paulo" - 07/08/2000)

Associando o texto aos conhecimentos que se têm das redes ferroviária e urbana do Brasil, é INCORRETO afirmar que:

- a) a implantação deverá privilegiar a fachada litorânea do país.
- b) o sistema poderá integrar o litoral ao interior do país.
- c) a região Sudeste oferece boas condições para a implantação.
- d) a Zona da Mata Nordeste atende às exigências necessárias para a implantação.
- e) o sistema poderá integrar as regiões Sudeste e Sul.

61. (Ufc 99) O crescimento do turismo no litoral cearense tem acarretado diferentes mudanças no espaço geográfico. Com relação à infra-estrutura de transporte atualmente existente, cite quais são os impactos positivos e negativos sobre o espaço geográfico provocados pelos meios de acesso às principais áreas turísticas.

62. (Ufes 2000) "A greve expôs falhas no sistema de transportes [...]. O Brasil depende demais das estradas. Cerca de 65% da carga transportada no país viaja por rodovias e pouca coisa é feita sem o caminhão."

"Veja", 4/8/99, p. 38.

Sobre a questão dos transportes e com base no texto acima, NÃO é correto afirmar que

- a) a deterioração e a necessidade de asfaltamento sistemático das estradas brasileiras são preocupações constantes que atingem o governo em relação à segurança dos meios de transporte e à diminuição do tempo de percurso dos fluxos de bens.
- b) o atual modelo de desenvolvimento econômico brasileiro propiciou o crescimento do transporte rodoviário, gerando distorções técnicas, econômicas e éticas.
- c) a falta de uma política agrícola mais coerente em termos de alimentos para o mercado interno propicia fluxos que contrariam qualquer política econômica, uma vez que os produtos agrícolas "passeiam" pelas estradas do país.
- d) o transporte rodoviário transfere produtos perecíveis, em equipamentos muitas vezes não especializados, a enormes distâncias, cruzando regiões de clima tropical e equatorial.
- e) a queda das taxas de crescimento fez com que a indústria automobilística brasileira deixasse de ser fornecedora hegemônica para o sistema de transporte de carga brasileiro.

63. (Pucpr) A importância do porto de Paranaguá para a economia do Estado do Paraná, na década de 1990, deve-se:

- a) ao tipo de produção agrícola voltada para a exportação implantada no Estado.
- b) aos investimentos realizados pelo governo estadual no setor industrial, transformando o Estado do Paraná no primeiro pólo industrial do Mercosul.
- c) à sua boa situação geográfica (do porto de Paranaguá) que atrai ferrovias e rodovias de escoamento, integradas ao anel rodoferroviário do Estado e interligadas com Santa Catarina.
- d) aos custos portuários baixos e excelente estrutura de armazenagem.
- e) à situação geográfica da região metropolitana de Curitiba, próxima ao litoral.

64. (Fgv 2002) Os projetos de infra-estrutura para o escoamento da produção também começam a sair do papel, como as hidrovias dos rios Madeira e Araguaia, as estradas que ligarão a região ao Pacífico e aos portos do Norte do país e a expansão dos trilhos da Ferronorte.

Fonte: adaptado de Figueiredo, Lucas. "Revista Primeira Leitura", n.º 02, abril de 2002, p.46.

O texto faz referência:

- a) à expansão da fronteira agrícola em direção à Amazônia ocidental, em função da crescente demanda por madeira e extratos vegetais no mercado mundial.
- b) à estruturação da Região Centro-Oeste como importante pólo agropecuário exportador, integrado aos grandes mercados mundiais de soja e carnes.
- c) aos efeitos do Mercosul, que intensificou o fluxo de produtos agrícolas brasileiros, como a laranja e a cana-de-açúcar, para países da América Latina.
- d) aos projetos governamentais de integração que visam à consolidação do Merconorte, tendo a Venezuela e o Chile como corredores de exportação.
- e) às estratégias geopolíticas e controle das fronteiras Norte e Oeste do país através da expansão e integração das vias de circulação.

65. (Fgv 2003) Leia o texto a seguir.

"Pesquisa divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revelou que 12,6% dos lares brasileiros contavam com um microcomputador no ano passado, sendo que a maior concentração dos equipamentos era no sudeste do País e a menor no nordeste."

(Fonte: <http://www.networkexpress.com.br>)

Assinale a alternativa que se relaciona diretamente ao texto apresentado.

- a) A Região Nordeste tem-se tornado o destino de indústrias de mão-de-obra intensiva, que saem da Região Sudeste em busca de incentivos fiscais, terrenos baratos, baixo custo de vida e salários.
- b) A extensão do território brasileiro é, em si, um fator importante na análise das diferenças nos padrões de distribuição dos contingentes populacionais e das formas de apropriação da natureza.
- c) O território brasileiro diferencia-se quanto à densidade de sua rede técnica, que apresenta maior fluidez nas regiões de economia integrada aos fluxos internacionais e menor fluidez nas áreas de economia estagnada.
- d) A Região Sudeste vive um processo de reestruturação do espaço produtivo, com a expansão da indústria, na direção dos eixos viários que ligam o interior à capital, e a formação de novos pólos industriais.
- e) As diferenças climáticas verificadas no território brasileiro são responsáveis pelos contrastes naturais verificados entre as Regiões Sudeste e Nordeste, em especial as diferenças quanto aos índices pluviométricos.

66. (Ufrjr 2003) Nos últimos 50 anos, o Brasil deu prioridade ao transporte rodoviário, tanto para passageiros quanto para cargas. Sendo assim, esse tipo de transporte é predominante, na atualidade, no sistema viário nacional.

Sobre o transporte rodoviário, pode-se afirmar que

- a) é mais vantajoso que o transporte ferroviário devido à rapidez e aos baixos custos operacionais.
- b) cresce aceleradamente, tanto em quilometragem pavimentada quanto em número de veículos, como resultado de auto-suficiência da produção nacional de combustíveis.
- c) possui custos mais baixos devido ao uso de combustíveis renováveis e peças de reposição baratas.
- d) o baixo potencial hídrico do país justifica a exportação elevada dos transportes rodoviários.
- e) foi contemplado com maiores investimentos para a sua expansão e conservação da frota e das estradas.

67. (Fgv 2004) Pesquisas recentes afirmam que construção do Rodoanel deverá transferir para o interior paulista boa parte da poluição da metrópole. A análise dessa problemática coloca em evidência inúmeros conflitos presentes na gestão do espaço urbano de São Paulo, especialmente:

- a) A necessidade de fluidez no tráfego urbano de São Paulo que traz, por conseqüência, a deterioração da qualidade do ar devido ao aumento da emissão de gases pelos automóveis.
- b) As limitações impostas ao crescimento da cidade de São Paulo, cuja expansão é barrada por uma legislação ambiental mais rígida das cidades do interior, que preservam sua qualidade de vida.
- c) O processo conhecido como "interiorização do desenvolvimento", iniciado após a melhoria do tráfego pesado e do transporte de cargas perigosas pelo Rodoanel.
- d) A crescente conurbação entre São Paulo e o interior do Estado, caracterizada pelo aumento dos fluxos viários e movimentos pendulares entre a capital e os municípios mais distantes.
- e) O aumento no custo dos transportes de mercadorias e pessoas, como resultado do deslocamento do tráfego da cidade de São Paulo para o interior, acompanhando a melhoria viária.

68. (Unicamp 2004) Nas recentes políticas de transportes traçadas pelo Governo Federal é prioridade a exploração do transporte hidroviário, uma vez que o país possui cerca de 42.000 quilômetros de vias navegáveis.

- a) Cite duas hidrovias dentre as que vêm sendo priorizadas pelo Governo Federal.
- b) Por que o transporte hidroviário passou a ser valorizado recentemente no Brasil?
- c) Aponte uma facilidade e uma dificuldade de caráter físico-natural ou econômico para a implantação de hidrovias no Brasil.

69. (Uerj 2004) FERROVIAS TÊM MAIS INVESTIMENTOS QUE RODOVIAS

O setor ferroviário ultrapassou o rodoviário na corrida por investimentos. Um levantamento concluído nesta semana pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) mostra que as concessionárias privadas de estradas de ferro já garantiram R\$ 2,5 bilhões de recursos para 2003 e 2004. Do outro lado, dados do Ministério dos Transportes mostram que as rodovias federais devem receber este ano R\$ 1,2 bilhão. No ano que vem não devem receber muito mais que isso.

(O Estado de São Paulo, 12/10/2003)

Apesar das perspectivas promissoras apontadas na reportagem, o setor ferroviário brasileiro, privatizado nos anos 90, tem apresentado modestos indicadores de crescimento do transporte de cargas.

Entre os fatores que têm contribuído para esse baixo desempenho, podemos citar:

- a) diferenças de bitolas entre as linhas férreas e traçados desiguais nas diferentes regiões do país
- b) reduzida demanda para o transporte de cargas no setor e fracasso do modelo de gestão privada
- c) inexistência de fábricas de material ferroviário e preferência das transportadoras pela navegação de cabotagem
- d) custos mais baixos do transporte rodoviário para grandes distâncias e reduzida conexão ferroviária entre interior e litoral

70. (Ufrj 2004) Considere as afirmações abaixo sobre os transportes no Brasil.

I - O desenvolvimento da rede rodoviária foi uma das estratégias utilizadas pelo Governo Federal para atrair as indústrias automobilísticas internacionais a partir da década de 1950.

II - O sistema de transportes do Brasil é considerado eficiente e atende adequadamente à demanda, elegendo o transporte rodoviário para interligar o País.

III - A extensão das ferrovias praticamente estacionou desde o seu auge na época do café e corresponde a apenas 22% do transporte de cargas no País.

IV - O transporte hidroviário é o mais econômico, porém esse tipo de transporte, incluindo o marítimo, movimenta apenas 17% das cargas que circulam no território brasileiro.

Estão corretas

- a) I, II e III.
- b) II, III e IV.
- c) I, II e IV.
- d) I, III e IV.
- e) I, II, III e IV.

71. (Ufrs 2004) Em relação aos portos marítimos brasileiros, é correto afirmar que

- a) o porto catarinense de Tubarão é o principal responsável pela exportação de minério de ferro, carvão e soja.
- b) o porto de Santos é responsável pela exportação de soja, inclusive a produzida no Paraguai, manufaturados e café.
- c) o porto de Paranaguá se destaca pela exportação de produtos industrializados, sendo um dos principais portos brasileiros nessa função.
- d) o porto de Belém se caracteriza pela exportação de castanha, madeira, borracha e bauxita.
- e) o porto de Rio Grande, o terceiro em volume de exportação no Brasil, se destaca pela exportação de calçados, soja e arroz produzidos no Rio Grande do Sul.

72. (Ufv 2004) O transporte de mercadorias é um elemento fundamental na construção do espaço geográfico dos países. Historicamente, na maior parte dos países industrializados, o processo de modernização privilegiou as ferrovias e o transporte hidroviário. No Brasil, ao contrário, privilegiou-se o transporte rodoviário, o que se reflete no preço de matérias-primas e mercadorias. Entre as afirmativas abaixo, assinale aquela que NÃO representa as transformações na rede de transportes no Brasil.

- a) As ferrovias representaram o transporte típico da economia cafeeira agroexportadora, o que aparece no traçado do interior em direção ao litoral.
- b) O processo de industrialização renovou a rede de transporte ferroviário com a ampliação da malha ferroviária e a introdução de trens modernos.
- c) O sistema hidroviário brasileiro, apesar de subutilizado, tem recebido investimentos governamentais para possibilitar o escoamento da produção agrícola.
- d) O Estado, durante o processo de industrialização, encampou as ferrovias que tinham se tornado deficitárias, e, nos anos 90 do século XX, privatizou parte da malha ferroviária.
- e) A opção pelo modelo rodoviário coincidiu com a criação da Petrobrás e com o desenvolvimento da indústria automobilística.

73. (Ufrj 2005) O sistema de transportes de um país é um dado do território que proporciona maior ou menos fluidez, dependendo de sua qualidade e quantidade.

"As ferrovias brasileiras testemunharam o período pré-industrial do Brasil. Paradoxo histórico: o trem foi o maior símbolo da Revolução Industrial na Europa e nos Estados Unidos, enquanto aqui esteve a serviço da economia agrícola."

OLIVA, J.; GIANZANTI, R. "Temas da Geografia do Brasil". São Paulo: Atual, 1999. p. 134.

Quando a industrialização brasileira se consolidou, a ferrovia

- a) envolveu, sendo substituída, em grande parte, pela rodovia.
- b) expandiu-se por novas áreas do território nacional.
- c) consolidou-se a exemplo da ferrovia norte-americana.
- d) expandiu-se apesar da concorrência rodoviária.
- e) passou a ligar as principais cidades brasileiras.

74. (Fatec 2005) Dos 42.000 km de rios navegáveis no Brasil, apenas 8.500 km são efetivamente utilizados.

("Anuário Exame" - 2004/05 - infra-estrutura, p. 230)

Sobre os dados apresentados pode-se afirmar que

- a) além de muitos dos rios navegáveis estarem situados em áreas economicamente pobres, o transporte hidroviário é pouco priorizado no país.
- b) os maiores rios navegáveis brasileiros estão situados no Sul e Sudeste, fato que deve representar uma melhor utilização das hidrovias em futuro próximo.
- c) as hidrovias atualmente utilizadas já transportam cerca de 40% da carga comercial, devendo superar as rodovias, com a implantação da hidrovia do rio Paraguai.
- d) atualmente, a malha hidroviária utilizada no país já pode ser considerada como uma das maiores do mundo ocidental.
- e) desde o início da década de 1990, os 8.500km de rios utilizados são os principais responsáveis pelo transporte de produtos industriais do país.

75. (Ufrs 2000) Em 1988, a Argentina, a Bolívia, o Brasil, o Paraguai e o Uruguai realizaram a Primeira Reunião Internacional para o Desenvolvimento da Hidrovia Paraguai-Paraná. O projeto prevê a implantação de uma via navegável de 3.440 km de extensão, com início no rio Paraguai, em Cáceres (MT), e término em Nueva Palmira (Uruguai), no Estuário Platino. Segundo estudos preliminares, no projeto estão incluídas várias intervenções antrópicas, tais como: alteração e regulação de cursos d'água, dragagem, correção e estabilização dos canais de navegação e obras de engenharia hidráulica, que provocarão um grande impacto ambiental na área e no seu entorno. Estes impactos ambientais podem ser classificados em diretos ou indiretos.

Considere os itens abaixo, relativos aos possíveis impactos ambientais que ameaçam a área em questão.

I - Perdas na biodiversidade local e regional, com alterações das cadeias alimentares nos ecossistemas fluviais.

II - Alteração do regime hídrico e prejuízos para a qualidade da água, devido à navegação.

III - Maior povoamento ao longo do traçado da hidrovia.

IV - Maior erosão dos solos e contaminação das águas pela utilização de agrotóxicos, em decorrência da expansão da agricultura.

Quais das alternativas apresentam impactos ambientais diretos relacionados à implantação da hidrovia?

- a) Apenas I e II.
- b) Apenas I e III.
- c) Apenas II e III.
- d) Apenas II e IV.
- e) Apenas III e IV.

76. (Pucmg 2004) As hidrovias apresentam custos operacionais reduzidos, em comparação com outros modais, mas sua utilização depende da regularidade, efetividade e confiabilidade. Assim, considerando a polêmica dos inúmeros projetos de transposição das águas do rio São Francisco e o seu conhecimento sobre a realidade desse rio, assinale a alternativa INCORRETA.

- a) O rio encontra-se em estágio avançado de degradação hídrica e ambiental e não suporta projetos expressivos de utilização e/ou transposição de suas águas sem um planejamento efetivo de sua prévia recuperação.
- b) O rio tem 70% de seu volume de água originado em Minas Gerais, exigindo que quaisquer medidas levem em consideração esse espaço e o resgate de sua condição de rio da integração nacional.
- c) A revitalização da navegação fluvial pode-se constituir em um elemento indutor de um processo de transformação do rio em agente de desenvolvimento econômico regional.
- d) A modernização a que foram submetidos os portos mineiros do São Francisco, com apreciável potencial de carga, é garantia para a realização do projeto de transposição de suas águas.

77. (Unesp 98) As regiões Centro-Oeste e Norte correspondem ao grande espaço pouco povoado do Brasil. Entretanto, a Região Centro-Oeste apresenta algumas características que facilitam a ocupação humana.

- a) Destaque dois aspectos indicativos desta maior facilidade.
- b) Indique as principais bacias hidrográficas da Região Centro-Oeste e suas condições de navegabilidade.

78. (Puccamp 99) No Pantanal, numa área do tamanho da Inglaterra, existem apenas cinco cidades habitadas por menos de meio milhão de pessoas. Recentemente, este panorama de tranqüilidade vem sendo alterado: engenheiros, homens de negócios, diplomatas e consultores têm sido vistos com grande freqüência na região envolvidos em um projeto de

- instalação de grandes complexos agroindustriais, destinados a produzir para o Chile e Argentina, países de maior poder aquisitivo.
- industrialização do manganês e da bauxita existentes em grande quantidade na região.
- instalação de uma hidrovia destinada a agilizar e baratear as trocas comerciais entre os países do Mercosul.
- construção de inúmeras hidrelétricas de médio porte destinadas a suprir as carências energéticas do Sudeste brasileiro.
- reflorestamento destinado a produzir celulose e papel jornal não só para o Mercosul, como também para toda a América Latina.

79. (Furg 96) A questão a seguir refere-se ao texto adiante:

"A hidrovia é um projeto que envolve os governos do Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Bolívia, com o objetivo de melhorar as condições de navegabilidade entre os portos de Cáceres e Nova Palmira (...). Tais obras poderão aumentar a velocidade do fluxo da água do rio com conseqüências danosas ao meio ambiente. Uma delas seria a aceleração do movimento dos baceros ou batumes, verdadeiras ilhas flutuantes, cuja base é formada por aguapés".
("Ciência Hoje", julho de 1995).

Qual bacia hidrográfica a que texto faz referência?

- Amazônica.
- São-franciscana.
- Araguaia-Tocatins.
- Platina.
- Nordestina.

GABARITO

1. 01 + 02 + 16 = 19
2. 01 + 04 + 16 = 21
3. [C]
4. [B]
5. a) Sistema viário que permite, através de rodovias especialmente planejadas, o contorno da região metropolitana de São Paulo, sem que os veículos cortem seu centro.
- b) Um dos problemas citados:
- congestionamentos.
 - desperdício de combustível.
 - poluição atmosférica.
- c) - Revalorização imobiliária.
- Reordenamento da ocupação espacial com novos eixos de crescimento urbano.
6. [E]
7. [B]
8. a) A modernização da agricultura tem provocado aumento da produção e expansão geográfica das fronteiras agrícolas. Como a base dos transportes no país é rodoviária, temos encarecimento do produto ao consumidor final. O incremento da produção implica em forte demanda por escoamento, sendo apropriada a expansão ferroviária e hidroviária.
- b) A expansão agrícola provoca desmatamento, erosão e lixiviação. O uso indiscriminado de pesticidas polui os solos, os rios e os lençóis freáticos.
9. a) Posição geográfica no centro da América do Sul, espaço natural vocacional para o desenvolvimento da agropecuária com expansão da produção.
- b) A crescimento agrícola recente exige a implementação de redes de infra-estrutura para dar vazão à produção, atendendo às demandas pela diversidade de produtos e destinos específicos.
10. - Quadrilátero Ferrífero - MG, consumo interno, exportação EF Vitória-Minas para porto de Tubarão - ES.
- Serrados Carajás PA, exportação EF Ponta da Madeira - Carajás para porto de Itaqui - MA.
11. Política adotada nos anos 20 devido ao sucateamento das ferrovias e expandida nos anos 50 devido à indústria automobilística. Cria dependência de importação de petróleo.
12. [A]
13. [D]
14. [E]
15. [A]
16. [E]
17. [D]
18. Evolução do setor no país, a partir de cafeicultura e seu declínio com incentivos a outros setores.
19. [E]
20. [B]
21. Um sistema de transportes coletivos com o de Curitiba, otimiza a utilização de espaço e facilita o cotidiano de cidadão.
22. [E]
23. Escoa a produção agrícola do c. oeste para o MA necessitando remoção para navios em direção ao centro-sul; altos custos em relação aos benefícios.
24. [C]
25. [A]
26. NE - Válida, rios intermitentes
Amazônia - Não válida, principal meio de locomoção e integração regional.

27. [E]
28. [B]
29. [A]
30. [C]
31. [C]
32. [D]
33. [D]
34. [E]
35. a) Baseava-se na rodovia, que tem altos custos operacionais próprios como combustível (petróleo, importado) e longas distâncias a percorrer, com custos em construção e manutenção de vias. Além dos custos com impostos.
- b) sistema hidroviário, pois tem a maior capacidade de carga utilizando a mesma quantidade de energia empregada nos outros sistemas. Ex.: Hidrovia Tietê-Paraná integrando o Mercosul navegação de cabotagem ao longo da costa.
36. [D]
37. [D]
38. [D]
39. [E]
40. [D]
41. [B]
42. [B]
43. [B]
44. $01 + 04 + 16 = 21$
45. $08 + 16 = 24$
46. a) Ferro: grande capacidade de carga, baixos custos operacionais.
Hidro: baixo valor de frete, maior capacidade de carga, principalmente na modalidade marítimo.
- b) Dinâmico e rápido, com boa mobilidade, ideal para curtas distâncias.
47. [D]
48. [D]
49. [C]
50. [A]
51. [C]
52. [C]
53. a) - opção política na década de 1920 para enfrentar o rápido sucateamento das ferrovias;
- entrada da indústria automobilística no Brasil a partir da década de 1960;
- pressão do setor sobre o planejamento da infraestrutura para privilegiar a expansão do sistema rodoviário.
- b) Região sudeste devido a sua maior concentração econômica demandando transportes.
54. a) Meios de transportes e desenvolvimento da informática. As aerovias e as infovias precisam ser dinâmicas para atender às necessidades de uma economia rápida e integrada.
- b) As desigualdades sociais se refletem no acesso às técnicas e a economia moderna tem ampliado a distância entre ricos e pobres.
55. a) O porto de Tubarão, especializado no escoamento de ferro e aço, atraiu a instalação de siderúrgicas, além de escoar a produção agrícola local.
- b) Trata-se de um corredor de exportação. Além de escoar metais, escoam também a produção de grãos, principalmente de café, que tem aumentado em Minas Gerais e Espírito Santo.

56. [C]

71. [D]

57. [C]

72. [B]

58. [B]

73. [A]

59. [D]

74. [A]

60. [B]

75. [A]

61. Aspectos negativos: poluição dos corpos hídricos, degradação de ambientes devido a embarcações de turismo e expansão da rede rodoviária.

Aspectos positivos: desenvolvimento do setor com diversidade de atividades desdobrando em aumento de oferta de colocações, maior circulação de capital.

76. [D]

77. a) Relevo com formas suaves, vegetação de fácil penetração, clima tropical (chuvas) grandes extensões de terra pouco ocupadas, vocação agropecuária.

62. [E]

b) Bacia do Paraná: Hidrovia Tietê-Paraná (MERCOSUL) com destaque para a bacia do Rio Paraguai (Corumbá).

63. [E]

64. [B]

78. [C]

65. [C]

79. [D]

66. [E]

67. [A]

68. a) Rio Madeira, bacia Amazônica; rio Tietê, bacia do Paraná; bacia do Tocantins.

b) O sistema hidroviário passou a fazer parte da estratégia de investimentos governamentais no setor devido ao crescente aumento da produção agrícola do interior do país, notadamente no Brasil Central. Além disso trata-se de um sistema de baixos custos operacionais e com grande capacidade de carga.

c) facilidade: grandes sistemas hídricos, rios perenes. Dificuldades: regime tropical sujeito a períodos de baixo volume de água nos rios; predomínio de terrenos acidentados, principalmente no Centro-sul, onde se concentra a maior produção econômica.

69. [A]

70. [D]