

GEOGRAFIA

Transportes

01 - (ENEM) De todas as transformações impostas pelo meio técnico-científico-informacional à logística de transportes, interessa-nos mais de perto a intermodalidade. E por uma razão muito simples: o potencial que tal “ferramenta logística” ostenta permite que haja, de fato, um sistema de transportes condizente com a escala geográfica do Brasil.

HUERTAS, D. M. O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira. Revista Transporte y Territorio, Universidade de Buenos Aires, n. 3, 2010 (adaptado).

A necessidade de modais de transporte interligados, no território brasileiro, justifica-se pela(s)

a.variações climáticas no território, associadas à interiorização da produção.

b.grandes distâncias e a busca da redução dos custos de transporte.

c.formação geológica do país, que impede o uso de um único modal.

d.proximidade entre a área de produção agrícola intensiva e os portos.

e.diminuição dos fluxos materiais em detrimento de fluxos imateriais.

02 - (ENEM) Os maiores consumidores da infraestrutura logística para exportação no Brasil são os produtos a granel, dentre os quais se destacam o minério de ferro, petróleo e seus derivados e a soja, que, por possuírem baixo valor agregado, e por serem movimentados em grandes volumes, necessitam de uma infraestrutura de grande porte e baixos custos. No caso da soja, a infraestrutura deixa muito a desejar, resultando em enormes filas de navios, caminhões e trens, que, por ficarem grande parte do tempo ociosos nas filas, têm seu custo majorado, onerando fortemente o exportador, afetando sua margem de lucro e ameaçando nossa competitividade internacional.

FLEURY P. F. A infraestrutura e os desafios logísticos das exportações brasileiras. Rio de Janeiro: CEL; Coppead; UFRJ. 2005 (adaptado).

No contexto do início do século XXI, uma ação para solucionar os problemas logísticos da soja apresentados no texto seria a

a.isenção de impostos de transportes.

b.construção de terminais atracadouros.

c.diversificação dos parceiros comerciais.

d.contratação de trabalhadores portuários.

e.intensificação do policiamento das rodovias.

03 - (ENEM) A urbanização brasileira, no início da segunda metade do século XX, promoveu uma radical alteração nas cidades. Ruas foram alargadas, túneis e viadutos foram construídos. O bonde foi a primeira vítima fatal. O destino do sistema ferroviário não foi muito diferente. O transporte coletivo saiu definitivamente dos trilhos.

JANOT, L. F. A caminho de Guaratiba. Disponível em: www.iab.org.br. Acesso em: 9 jan. 2014 (adaptado).

A relação entre transportes e urbanização é explicada, no texto, pela

a.retirada dos investimentos estatais aplicados em transporte de massa.

b.demanda por transporte individual ocasionada pela expansão da mancha urbana.

c.presença hegemônica do transporte alternativo localizado nas periferias das cidades.

d.aglomeração do espaço urbano metropolitano impedindo a construção do transporte metroviário.

e.predominância do transporte rodoviário associado à penetração das multinacionais automobilísticas.

04 - (ENEM) A soma do tempo gasto por todos os navios de carga na espera para atracar no porto de Santos é igual a 11 anos — isso, contando somente o intervalo de janeiro a outubro de 2011. O problema não foi registrado somente neste ano. Desde 2006 a perda de tempo supera uma década.

Folha de S. Paulo, 25 dez. 2011 (adaptado).

A situação descrita gera consequências em cadeia, tanto para a produção quanto para o transporte. No que se refere à territorialização da produção no Brasil contemporâneo, uma dessas consequências é a

a.realocação das exportações para o modal aéreo em função da rapidez.

b.dispersão dos serviços financeiros em função da busca de novos pontos de importação.

c.redução da exportação de gêneros agrícolas em função da dificuldade para o escoamento.

d.priorização do comércio com países vizinhos em função da existência de fronteiras terrestres.

e.estagnação da indústria de alta tecnologia em função da concentração de investimentos na infraestrutura de circulação.

05 - (ENEM) O suíço Thomas Davatz chegou a São Paulo em 1855 para trabalhar como colono na fazenda de café Ibicaba, em Campinas. A perspectiva de prosperidade que o atraiu para o Brasil deu lugar a insatisfação e revolta, que ele registrou em livro. Sobre o percurso entre o porto de Santos e o planalto paulista, escreveu Davatz: “As estradas do Brasil, salvo em alguns trechos, são péssimas. Em quase toda parte, falta qualquer espécie de calçamento ou mesmo de saibro. Constam apenas de terra simples, sem nenhum benefício. É fácil prever que nessas estradas não se encontram estalagens e hospedarias como as da Europa. Nas cidades maiores, o viajante pode naturalmente encontrar aposento sofrível; nunca, porém, qualquer coisa de comparável à comodidade que proporciona na Europa qualquer estalagem rural. Tais cidades são, porém, muito poucas na distância que vai de Santos a Ibicaba e que se percorre em cinquenta horas no mínimo”.

Em 1867 foi inaugurada a ferrovia ligando Santos à Jundiaí, o que abreviou o tempo de viagem entre o litoral e o planalto para menos de um dia. Nos anos seguintes, foram construídos outros ramais ferroviários que articularam o interior cafeeiro ao porto de exportação, Santos.

DAVATZ, T. Memórias de um colono no Brasil. São Paulo: Livraria Martins, 1941 (adaptado).

O impacto das ferrovias na promoção de projetos de colonização com base em imigrantes europeus foi importante, porque

a.o percurso dos imigrantes até o interior, antes das ferrovias, era feito a pé ou em muare; no entanto, o tempo de viagem era aceitável, uma vez que o café era plantado nas proximidades da capital, São Paulo.

b.a expansão da malha ferroviária pelo interior de São Paulo permitiu que mão de obra estrangeira fosse contratada para trabalhar em cafezais de regiões cada vez mais distantes do porto de Santos.

c.o escoamento da produção de café se viu beneficiado pelos aportes de capital, principalmente de colonos italianos, que desejavam melhorar sua situação econômica.

d.os fazendeiros puderam prescindir da mão de obra europeia e contrataram trabalhadores brasileiros provenientes de outras regiões para trabalhar em suas plantações.

e.as notícias de terras acessíveis atraíram para São Paulo grande quantidade de imigrantes, que adquiriram vastas propriedades produtivas.

06 - (ENEM) A abertura e a pavimentação de rodovias em zonas rurais e regiões afastadas dos centros urbanos, por um lado, possibilita melhor acesso e maior integração entre as comunidades, contribuindo com o desenvolvimento social e urbano de populações isoladas. Por outro lado, a construção de rodovias pode trazer impactos indesejáveis ao meio ambiente, visto que a abertura de estradas pode resultar na fragmentação de habitats, comprometendo o fluxo gênico e as interações entre espécies silvestres, além de prejudicar o fluxo natural de rios e riachos, possibilitar o ingresso de espécies exóticas em ambientes naturais e aumentar a pressão antrópica sobre os ecossistemas nativos.

BARBOSA, N. P. U; FERNANDES, G. W. A destruição do jardim. Scientific American Brasil. Ano 7, número 80, dez. 2008 (adaptado).

Nesse contexto, para conciliar os interesses aparentemente contraditórios entre o progresso social e urbano e a conservação do meio ambiente, seria razoável

a.impedir a abertura e a pavimentação de rodovias em áreas rurais e em regiões preservadas, pois a qualidade de vida e as tecnologias encontradas nos centros urbanos são prescindíveis às populações rurais.

b.impedir a abertura e a pavimentação de rodovias em áreas rurais e em regiões preservadas, promovendo a migração das populações rurais para os centros urbanos, onde a qualidade de vida é melhor.

c.permitir a abertura e a pavimentação de rodovias apenas em áreas rurais produtivas, haja vista que nas demais áreas o retorno financeiro necessário para produzir uma melhoria na qualidade de vida da região não é garantido.

d.permitir a abertura e a pavimentação de rodovias, desde que comprovada a sua real necessidade e após a realização de estudos que demonstrem ser possível contornar ou compensar seus impactos ambientais.

e.permitir a abertura e a pavimentação de rodovias, haja vista que os impactos ao meio ambiente são temporários e podem ser facilmente revertidos com as tecnologias existentes para recuperação de áreas degradadas.

07 - (ENEM) Os portos sempre foram respostas ao comércio praticado em grande volume, que se dá via marítima, lacustre e fluvial, e sofreram adaptações, ou modernizações, de acordo com um conjunto de fatores que

vão desde a sua localização privilegiada frente a extensas hinterlândias, passando por sua conectividade

com modernas redes de transportes que garantam acessibilidade, associados, no atual momento, à tecnologia, que os transformam em pontas de lança de uma economia globalizada que comprime o tempo em nome da produtividade e da competitividade.

ROCHA NETO, J. M.; CRAVIDÃO, F. D. Portos no contexto do meio técnico. Mercator, n. 2, maio-ago. 2014 (adaptado)

Uma mudança que permitiu aos portos adequarem-se às novas necessidades comerciais apontadas no texto foi a

- a. intensificação do uso de contêineres.
- b. compactação das áreas de estocagem.
- c. burocratização dos serviços de alfândega.
- d. redução da profundidade dos atracadouros.
- e. superação da especialização dos cargueiros.

08 - (ENEM) Os gargalos rodoviários do Brasil e o caótico trânsito das suas metrópoles forçam os governos estaduais e federal a retomar os planos de implantação dos trens regionais. Durante as últimas quatro décadas, a malha ferroviária foi esquecida e sucateada, tanto que hoje, em todo o país, apenas duas linhas de passageiros estão em funcionamento. Transportam 1,5 milhão de pessoas entre Belo Horizonte (MG) e Vitória (ES) e entre São Luís (MA) e Carajás (PA) - as duas operadas pela mineradora Vale. Nos anos 1960, mais de 100 milhões de passageiros utilizavam trens interurbanos no território nacional.

Disponível em: www.estadao.com.br. Acesso em: 2 set. 2010.

O sucateamento do meio de transporte descrito foi provocado pela

- a. redução da demanda populacional por trens interurbanos.
- b. inadequação dos trajetos em função da extensão do país.
- c. precarização tecnológica frente a outros meios de deslocamento.
- d. priorização da malha rodoviária no período de modernização do espaço.
- e. ampliação dos problemas ambientais associados a conservação das ferrovias.

09 - (ENEM) Não acho que seja possível identificar a globalização apenas com a criação de uma economia global, embora este seja seu ponto focal e sua característica mais óbvia. Precisamos olhar além da economia. Antes de tudo, a globalização depende da eliminação de obstáculos técnicos, não de obstáculos econômicos. Isso tornou possível organizar a produção, e não apenas o comércio, em escala internacional.

HOBBSAWM, E. O novo século: entrevista a Antonio Polito. São Paulo: Cia. das Letras, 2000 (adaptado).

Um fator essencial para a organização da produção, na conjuntura destacada no texto, é a

- a. criação de uniões aduaneiras.
- b. difusão de padrões culturais.
- c. melhoria na infraestrutura de transportes.
- d. supressão das barreiras para comercialização.
- e. organização de regras nas relações internacionais.

10 - (UNESP) Em dia de maior mobilização, protestos levam mais de 1 milhão de pessoas às ruas no Brasil

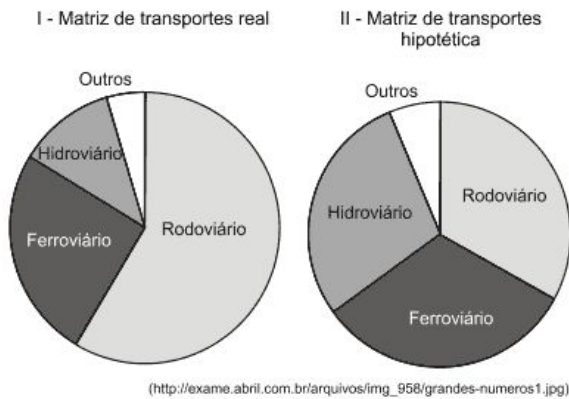
Mais de 1 milhão de pessoas participaram de protestos em várias cidades do Brasil nesta quinta-feira [20.06.2013]. Os protestos ocorreram em várias capitais e centenas de cidades nas cinco regiões do país. Ao todo, 388 cidades tiveram manifestações, incluindo 22 capitais.

(<http://noticias.uol.com.br>. Adaptado.)

Os protestos que tomaram as ruas do Brasil durante o mês de junho de 2013 foram originalmente motivados por problema que aflige grande parte da população que vive nas grandes cidades do país, a saber,

- a. o aumento do desemprego e a precarização do trabalho.
- b. o alto custo e a má qualidade do sistema público de saúde.
- c. o aumento da violência urbana e o alto custo da segurança pública.
- d. a falta de vagas na educação básica e a precarização do sistema público de ensino.
- e. o alto custo e a má qualidade do sistema público de transporte.

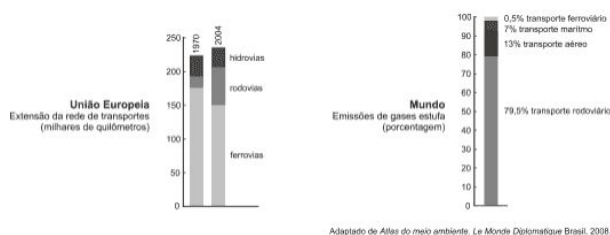
11 - (FGV) Analise os gráficos sobre os meios de transporte no Brasil.



Comparando os gráficos, pode-se concluir que:

- a. sob o aspecto de custo do frete, a diferença entre a matriz I e a II é mínima.
- b. a matriz II favorece a economia dos fretes e é menos poluidora que a matriz I.
- c. a matriz I emite menos gases poluidores do que a II, que, por sua vez, é mais econômica.
- d. ambas oferecem vantagens: a matriz I é mais expandida, e a II garante economia de combustível.
- e. ambas têm pontos positivos: a matriz I, maior capacidade de expansão, e a II permite maiores velocidades.

12 - (UERJ)



A comparação entre os gráficos permite associar as mudanças na rede de transporte aos seus impactos ambientais.

A principal consequência sobre o meio ambiente resultante dos investimentos na matriz de transportes da União Europeia entre 1970 e 2004 é:

- a. agravamento do aquecimento global
- b. acentuação do fenômeno da Ilha de Calor
- c. aceleração do processo de desmatamento
- d. aumento da destruição do ozônio estratosférico

13 - (FUVEST) Uma das características atuais do processo de globalização é a exigência, cada vez maior, de fluidez de informações e mercadorias, ou, em essência, do próprio capital. Tal exigência tem conduzido os países à reestruturação de seus sistemas de circulação. Nesse sentido, no Estado brasileiro, nos últimos anos,

- a. priorizou-se o transporte público urbano, com a ampliação do número de linhas do Metropolitano em todas as capitais dos Estados.
- b. houve uma ampla recuperação da malha ferroviária, com a construção de novos trechos, a exemplo da Transnordestina.
- c. privilegiou-se o sistema de cabotagem, valorizando-se o transporte de passageiros pelo território nacional e interligando as áreas costeiras do país.
- d. priorizou-se o transporte hidroviário, voltado à exportação de grãos, conforme atestam as hidrovias Tietê-Paraná e do Rio São Francisco.
- e. intensificou-se a modernização do sistema portuário, incluindo a construção de portos como os de Sepetiba (RJ) e Pecém (CE).

14 - (UNEMAT) A instalação de hidrovias nos rios matogrossenses tem sido tema de discussões polêmicas nos âmbitos regional, nacional e internacional pelo impasse entre a necessidade da conservação ambiental e o estabelecimento da navegabilidade comercial em duas importantes bacias hidrográficas de abrangência continental.

Identifique-as:

- a. Amazônica e Platina.
- b. Platina e São Francisco.
- c. Amazônica e Tocantina.
- d. Tocantina e Platina.
- e. São Francisco e Amazônica.

15 - (UEL) Na década de 1990 aprofunda-se a relação entre o território brasileiro e o mercado externo através de um aumento intenso do fluxo de mercadorias.

Existem 46 portos, distribuídos pela costa marítima e pelas vias fluviais interiores, dos quais 36 movimentam cargas para o mercado externo. Pelos portos brasileiros fluem 96,5% em peso, das mercadorias transacionadas pelo país, dado que revela a importância destes fixos para a fluidez territorial. Fortes transformações técnicas e políticas definem a situação atual dos portos brasileiros. Novas

instalações e equipamentos são incorporados de forma acelerada à sua performance operacional, como contêineres, guindastes especializados, armazéns, etc.

(Adaptado de: ARROYO, M. Fluidez e porosidade do território brasileiro no contexto da integração continental. In: SILVEIRA, M. L. Continente em chamas: globalização e território na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 211 e 218.)

Um dos principais aspectos da modernização dos portos brasileiros apontados pelo texto é o uso de contêineres, que exigiu a introdução nos portos brasileiros de novos requisitos técnicos para esse tipo de operação. Essa modernização provocou a concentração das operações com contêineres em sete portos responsáveis por 85% do movimento dessas unidades.

As regiões brasileiras em que se localizam esses portos são:

- a. Norte e Nordeste.
- b. Sudeste e Nordeste.
- c. Sudeste e Sul.
- d. Sul e Nordeste.
- e. Centro-Oeste e Sudeste.

GABARITO

01 – B

02 – B

03 – E

04 – C

05 – B

06 – D

07 – A

08 – D

09 – C

10 – E

11 – B

12 – A

13 – E

14 – A

15 – C