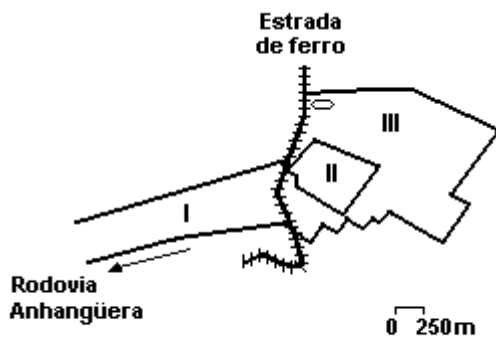


Geografia – Eixo de circulação

1. O croqui a seguir representa a evolução urbana de um município do interior paulista cuja formação se iniciou com a implantação da ferrovia e com o desenvolvimento da economia cafeeira. Sua estrutura urbana atual se relaciona à agroindústria canavieira.



(Adap. Lencioni: 1985)

Etapas da Urbanização:

- I. Crescimento habitacional periférico relacionado à necessidade de os trabalhadores rurais morarem na cidade.
- II. Núcleo original relacionado ao eixo de circulação característico do final do século XIX e início do XX.
- III. Casario construído em meados do século XX relacionado à expansão do núcleo original.

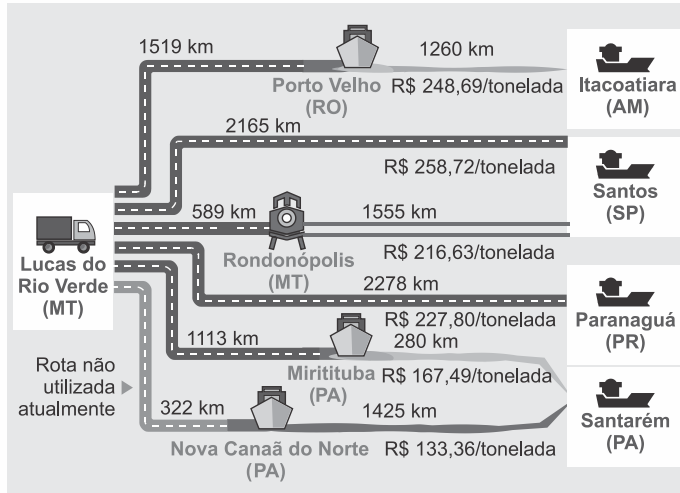
A alternativa que contém a sequência correta da evolução urbana é:

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

a ideia é atingir metas.

2.

Simulações de custos de transporte



(Confederação Nacional do Transporte. Entraves logísticos ao escoamento de soja e milho, 2015.)

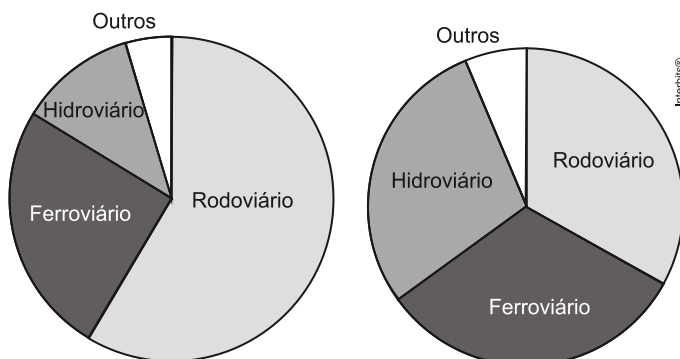
Examinando a imagem e considerando as características dos meios de transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário, é correto afirmar que

- a escolha dos meios de transporte de cargas restringe-se à relação entre a capacidade e o custo do deslocamento.
- a otimização do custo-benefício no transporte de cargas relaciona-se diretamente à escolha exclusiva de um tipo de modal.
- a falta de flexibilidade no transporte de cargas traduz a dependência nacional por técnicas estrangeiras.
- a multimodalidade no transporte de cargas mantém relação com o custo final da tonelada por quilômetro percorrido.
- a escolha dos modais para o transporte de cargas obedece a determinações políticas para o estabelecimento das rotas.

3. Analise os gráficos sobre meios de transporte no Brasil.

I - Matriz de transportes real

II - Matriz de transportes hipotética



(http://exame.abril.com.br/arquivos/img_958/grandes-numeros1.jpg)

Comparando os gráficos, pode-se concluir que:

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

LISTAS DE EXERCÍCIOS

4. Considere a tabela a seguir que mostra a expansão da Rede Ferroviária no Brasil de 1855 a 1991.

Ano	km	% de aumento
1855	15	—
1860	223	1 387
1870	745	234
1880	3 398	356
1890	9 973	135
1900	15 316	35
1910	21 326	39
1920	28 535	34
1930	32 478	14
1940	34 252	5
1950	36 681	7
1960	38 287	4
1970	31 848	-17
1980	26 659	-7
1991	30 177	13,2

Fonte: "Anuário Estatístico do IBGE", 1992.

A leitura da tabela e os seus conhecimentos sobre os meios de transportes no Brasil, permitem afirmar que a variação, em km, das ferrovias foi motivada, entre outros fatores, por:

- a) forte desenvolvimento tecnológico deste transporte que aumentou seu potencial mesmo sem o crescimento da Rede.
- b) contínuas crises econômicas mundiais que afetaram o setor agrário-exportador e limitaram os investimentos nesse transporte.
- c) predomínio crescente das rodovias que, a partir de meados deste século tornaram-se o meio de transporte privilegiado pelo processo industrial.
- d) substituição do transporte ferroviário de carga e de passageiros pelo hidroviário, em virtude da maior eficiência deste.
- e) crescimento urbano após a década de 60, inviabilizando a expansão agrícola e consequentemente gerando o abandono das ferrovias.

5. 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.

a ideia é atingir metas.

LISTAS DE EXERCÍCIOS

Gabarito:

Resposta da questão 1:

[D]

Resposta da questão 2:

[D]

O transporte rodoviário de cargas é o mais caro devido ao alto custo de manutenção e alto consumo de energia. Para reduzir os custos é importante o transporte intermodal, isto é, que utiliza vários modais como o rodoviário e principalmente o ferroviário e o hidroviário. Justamente a rota com menor custo, a de Nova Canaã do Norte até Santarém (PA) é a menos utilizada no escoamento da produção de grãos para exportação como a soja.

Resposta da questão 3:

[B]

Com um litro de combustível o transporte rodoviário transporta 25 toneladas, o ferroviário 125 toneladas e o hidroviário 575 toneladas, portanto, a matriz II, por utilizar transportes com menor consumo de combustível, é menos onerosa e menos poluidora, como citado corretamente na alternativa [B]. Estão incorretas as alternativas: [A], pois o custo do frete do transporte rodoviário predominante na matriz I é elevado e, portanto, a diferença de custo entre as matrizes é expressiva; [C], pois a matriz II é mais econômica e polui menos; [D], pois embora a matriz I seja a mais expandida, ou seja, a predominante no país, apresenta elevados custos de operação e manutenção; [E], pois a matriz I permite maiores velocidades com o transporte rodoviário.

Resposta da questão 4:

[C]

Resposta da questão 5:

[E]

a ideia é atingir metas.