



PROFISSÃO  
POLICIAL

# Geopolítica

Professor Thiago Pereira

# Geopolítica

## Professor Thiago Pereira

### Sumário

<b>1</b>	<b>REDE DE TRANSPORTE NO BRASIL .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>MODAIS E PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS .....</b>	<b>3</b>
2.1	TRANSPORTE RODOVIÁRIO .....	4
2.2	TRANSPORTE FERROVIÁRIO .....	6
2.3	TRANSPORTE MARÍTIMO E HIDROVIÁRIO .....	7
2.4	TRANSPORTE AÉREO.....	8
2.5	DUTOVIÁRIO .....	9
<b>3</b>	<b>BRASIL E A INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>QUESTÕES DE RENDIMENTO .....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>GABARITO.....</b>	<b>20</b>

## REDE DE TRANSPORTE NO BRASIL: MODAIS E PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS

### 1 REDE DE TRANSPORTE NO BRASIL

No Brasil, o circuito que liga as áreas de produção ao mercado externo foi moldado por corredores de exportação: eixos do território que articulam os meios de transporte e o sistema de armazenamento. Em geral, a infraestrutura de armazenamento é destinada a produtos cuja estocagem é feita em grandes volumes, como os agrominerais. O ponto de chegada desse sistema de escoamento são principalmente os portos espalhados pelo litoral brasileiro, de onde os fluxos de mercadorias são direcionados aos mercados interno ou externo.

A logística de transporte dos corredores de exportação está orientada principalmente para os portos das regiões Sul e Sudeste e ainda pouco articulada a outras áreas de importância econômica mais recentes e afastadas do Atlântico, como aquelas situadas nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.

Com o objetivo de ampliar a capacidade de escoamento da produção agrícola e de outros recursos econômicos dirigidos ao mercado asiático, o Brasil construiu junto com o Peru a Estrada do Pacífico, também conhecida como Rodovia Interoceânica, um eixo viário que se estende do estado de Rondônia, passando pelo Acre e indo até o litoral do Peru, desembocando nos portos de Ilo, Maratani e San Juan.

Outra conexão importante com o Pacífico é o Corredor Interoceânico Sul-Americano, que une comercialmente os oceanos Atlântico e Pacífico na América do Sul. Ele foi construído por Brasil, Bolívia e Chile, e conecta o porto de Santos aos portos de Arica e Iquique, no Chile por rodovias. As obras envolvendo a articulação de infraestrutura entre os países sul-americanos fazem parte da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), um amplo e audacioso plano de infraestrutura viária e energética voltado à integração física dos países da América do Sul.

Até chegar ao local de destino, as mercadorias podem passar por sucessivas etapas de carga e descarga. Exemplo: um produto chega de outro país por navio, segue em terra por trem e, finalmente, por caminhão, até chegar ao comprador. Essa variedade de tipos de transporte conectados entre si levou à criação de sistemas padronizados para que os processos de carga e descarga sejam realizados no menor tempo possível.

Entre os sistemas padronizados, o contêiner é o mais eficiente. No Brasil, apesar do grande volume de contêineres exportados, os portos trabalham com baixa produtividade em relação à média internacional, há atrasos no embarque e no desembarque de navios e imensas filas de caminhões do lado de fora do porto.

O armazenamento das cargas em contêineres facilita a intermodalidade, isto é, o tráfego por mais de uma modalidade de transporte. Os terminais que fazem essa interligação são intermodais e alguns podem estar interligados a oleodutos e gasodutos, que transportam petróleo e gás natural.

Nos grandes centros urbanos, também existem terminais intermodais de passageiros que interligam meios de transporte como bicicletas, ônibus e trens urbanos; ônibus interurbanos e interestaduais; metro e outros. Isso possibilita aos usuários passarem de um tipo de condução a outro num mesmo lugar e, muitas vezes, com um único bilhete de passagem.

## **2 MODAIS E PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS**

O sistema de transportes é vital para os comércios interno e externo, pois o custo do frete é um dos elementos – muitas vezes o principal – que compõe o preço das mercadorias. De modo geral, o meio de transporte mais barato é o hidroviário, seguido pelo ferroviário e pelo rodoviário. Apesar disso, no Brasil, o planejamento e os investimentos das verbas públicas priorizaram o rodoviário, enquanto as ferrovias e as hidrovias foram relegadas a segundo plano.

O alto custo para transportar mercadorias por rodovia das regiões produtoras até os portos nacionais é um dos fatores que diminuem a competitividade da produção nacional no mercado externo e, em muitos casos, encarece o preço das mercadorias no mercado interno.

O setor de transportes no Brasil acumula problemas, que podem ser explicados pela grande extensão do território e pelas políticas governamentais adotadas no decorrer do século XX, que não levaram em consideração a necessidade de diversificar as modalidades de transporte no país.

Países de grande extensão territorial, como Rússia, Canadá, China e Estados Unidos, utilizam de forma prioritária os transportes ferroviários e aquaviário, diversamente do que ocorre no Brasil, onde as rodovias, apesar da precária manutenção e da baixa densidade de pavimentação quando comparada a esses países, ainda lideram o transporte de cargas.

## 2.1 TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Para distâncias menores, a rodovia é o meio de transporte mais adequado. Apesar do maior custo e de comportar menor capacidade de carga, o transporte rodoviário apresenta a vantagem de realizar o deslocamento ponta a ponta: a mercadoria é retirada no local onde é produzida e pode ser levada até o ponto de venda. Dessa forma, o produto chega ao seu destino final sem a necessidade de várias operações de carga e descarga, inevitáveis nas outras modalidades de transporte.

Para distâncias maiores, porém, o transporte rodoviário não é o meio mais adequado, mas pode auxiliar os demais. Assim, uma mercadoria percorre longas distâncias de trem, por exemplo, e depois é levada de caminhão até o local exato de destino.

---

**No Brasil, as rodovias são a base do transporte de passageiros e por elas circulam cerca de 61% das cargas transportadas no país. A malha rodoviária brasileira é uma das maiores do mundo: mais de 1 milhão e 560 mil quilômetros de estradas de rodagem, mas apenas 210 mil pavimentados. Além disso, 70% delas estão em más condições de tráfego.**

---

A integração regional, apoiada pelo transporte rodoviário, foi incorporada à política econômica de Getúlio Vargas, ainda na década de 1930, com a chamada Marcha para o Oeste. As grandes rodovias, que interligam as várias regiões do país, foram construídas a partir da década de 1950 e tiveram papel fundamental para a integração das economias regionais.

O governo de Juscelino Kubitschek na década de 1960, consagrou esse processo com a expansão sem precedentes da malha rodoviária. Em seguida, nos governos militares, a integração nacional passou a ser também uma questão de segurança nacional.

Nas décadas de 1950 e 1960, o petróleo, era barato. Esse foi um grande estímulo para que a indústria automobilística se desenvolvesse e se tornasse a grande responsável pela modernização do parque industrial brasileiro. A elevação do preço do petróleo no mercado internacional, a partir de década de 1970, representou um duro golpe no sistema de transporte brasileiro.

Durante o regime militar, as rodovias passaram a ser a base da ocupação espacial do país, tanto do ponto de vista econômico como do ponto de vista geopolítico. A ocupação do Centro-Oeste, da Amazônia e das extensas fronteiras nacionais foi formulada pelo Programa de Integração Nacional (PIN). Baseava-se na construção de grandes estradas e na concessão de terras em suas margens para a colonização e o preenchimento do vazio populacional dessas regiões com um duplo objetivo: aliviar os conflitos fundiários no país e expandir a fronteira agrícola. Desse programa originaram-se projetos como o das rodovias Transamazônica, Cuiabá-Santarém e Cuiabá-Porto Velho.

A concessão à exploração privada das rodovias federais teve início com o Programa de Concessão de Rodovias Federais (PROCOFE), em 1995. A partir dele, a exploração comercial das rodovias estendeu-se às vias estaduais. As empresas concessionárias, em troca de serviços de manutenção e de melhorias, adquiriram o direito de exploração por meio da cobrança de pedágio e da cessão de espaço para publicidade e para instalação de infovias que acompanham o traçado das vias.

## 2.2 TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Comparada à rodovia, a ferrovia é o melhor meio de transporte para países de grande extensão territorial, como o Brasil. Tem maior capacidade para transportar cargas e passageiros, consome menos energia que o caminhão em relação ao volume de carga transportado e pode ser eletrificada, não dependendo exclusivamente do petróleo como fonte de energia. Apesar dessas vantagens, a extensão da linha ferroviária brasileira, comparada à extensão da malha ferroviária de outros países é muito pequena.

A ferrovia foi o principal meio de transporte de carga terrestre no Brasil até meados do século XX. Em 1958, as estradas de ferro atingiram a sua extensão máxima de 37.967 mil quilômetros. O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek havia apontado a necessidade de modernização da malha ferroviária. Entretanto, a modernização dependia da desativação de linhas tecnicamente ultrapassadas, de bitolas muito estreitas, apoiadas sobre dormentes podres. A maioria das estações ferroviárias não tinha estrutura de comunicação entre si nem com os trens. Eram muito os riscos de acidentes. As ferrovias em péssimo estado foram desativadas, mas sem a construção de novas.

As ferrovias que surgiram décadas mais tarde eram controladas por empresas mineradoras e destinadas ao transporte de minérios. É o caso da Estrada de Ferro Carajás, inaugurada em 1985 e pertencente à ex-Companhia Vale do Rio Doce, hoje Vale S.A. Atualmente, a rede ferroviária brasileira é pouco extensa e possui bitolas variadas, exigindo baldeação das mercadorias em determinados pontos de ligação entre ferrovias.

O Brasil possui hoje 30.576 quilômetros de vias férreas, sendo 29.165 quilômetros operados por empresas privadas. O país é um caso raro, talvez único no mundo, de diminuição da rede ferroviária: cerca de 7 mil quilômetros menor que a extensão que ela tinha no final da década de 1950. Somente a Rumo ALL detém mais de 1/3 de toda a rede brasileira. Atualmente, as ferrovias absorvem pouco mais de 20% da carga transportada no Brasil e os deslocamentos de passageiros, à longa distância, representam quase 100 vezes menos do que as rodovias.

## 2.3 TRANSPORTE MARÍTIMO E HIDROVIÁRIO

O território brasileiro conta com mais de 7 mil quilômetros de litoral e extensa rede hidrográfica. Apesar das condições naturais favoráveis e do baixo custo do transporte hidroviário e da navegação de cabotagem, carregam apenas 13% da carga transportada no país. A ampliação do sistema hidroviário exige elevados investimentos. Os canais fluviais do Brasil apresentam muitas cachoeiras e corredeiras, sendo vários trechos impróprios à navegação. Apenas o rio Amazonas e seus afluentes, a rede fluvial e lacustre do Rio Grande do Sul e os rios da Bacia do Paraguai apresentam condições naturais favoráveis à navegação em grande extensão.

A Hidrovia Tocantins-Araguaia tornou-se navegável de Barra do Garça (MT) no Rio Araguaia até Barcarena (PA) no Rio Tocantins, após a construção da Eclusa de Tucuruí. Hoje ela escoar parte da produção agrícola do Centro-Oeste e, a partir do Porto de Barcarena, parte da bauxita e da alumina do Pará.

A Hidrovia do Rio Madeira, com 1.060 km de extensão, é navegável de Porto Velho a Itacoatira no encontro do Rio Amazonas. De lá a carga segue o seu destino pelo Rio Amazonas. É a principal hidrovia de escoamento da soja da Região Centro-Oeste, além de uma pauta variada de produtos como milho, combustível e outros.

A Hidrovia do São Francisco transporta um volume pequeno de mercadoria, embora esse rio seja um importante meio de integração entre as comunidades ribeirinhas. No Sudeste e no Sul, onde o volume de cargas transportadas é maior, foi necessária a instalação de diversas eclusas para vencer os frequentes desníveis dos canais, a instalação de portos e o alargamento de trechos dos rios.

A implantação de hidrovias na região nas últimas décadas, apesar dos altos investimentos, atendeu a uma demanda elevada de produtos agropecuários e industriais e reduziu o custo do frete. As duas principais hidrovias atendem o transporte do maior volume de cargas por via fluvial dessas regiões e estão parcialmente integradas à rede de transporte dos países do Mercosul: as hidrovias Paraná-Paraguai e Tietê-Paraná.

Há vários portos instalados no imenso litoral brasileiro para a navegação marítima de cabotagem e de importação e exportação. No entanto, muitos acumulam problemas

relacionados à baixa utilização de contêineres; à pequena profundidade das águas, que dificulta a atracagem de navios de grande porte; ao excesso de burocracia e à demora na libertação das embarcações; às limitações para o armazenamento de cargas; e às taxas portuárias elevadas. Os portos trabalham com baixa produtividade em relação à média internacional, há atrasos no atendimento dos navios e imensas filas de caminhões para o embarque e o desembarque de mercadorias.

O processo de privatização iniciado no país nos anos 1990 também atingiu os portos brasileiros. O modelo de privatização portuária foi baseado no sistema de arrendamento de terminais para empresas privadas, ou seja, a estrutura do porto existente até a implantação do sistema continua pertencendo ao Estado. Os terminais privatizados utilizam parte da estrutura portuária pública; a modernização dos equipamentos reduziu o tempo de movimentação de mercadorias, mas ainda são ineficientes se comparados com outros portos do mundo.

## 2.4 TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo teve um crescimento expressivo nas últimas décadas, tanto nos voos domésticos como nos internacionais. Porém, foi um crescimento que não evitou atrasos, cancelamento de voos e congestionamentos de passageiros nos principais aeroportos brasileiros. Isso sinalizava a necessidade de ampliar os investimentos na estrutura aeroportuária. A solução foi delegar os aeroportos à iniciativa privada e ampliar a capacidade de atendimento em função de grandes eventos que ocorreram no Brasil na segunda década deste século, como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Em 2011, quando o governo federal iniciou a concessão para a exploração privada dos aeroportos brasileiros, a empresa pública Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) controlava os principais terminais aeroviários, responsáveis por mais de 97% do fluxo aéreo na época. As primeiras grandes concessões de aeroportos fizeram parte do Programa de Investimentos em Logística de 2012, que englobaram os outros meios de transporte vistos anteriormente. O primeiro aeroporto concedido pelo programa foi o de São Gonçalo do Amarante, em Natal (RN). Em seguida foram incluídos os principais aeroportos Internacionais: de Brasília; de Guarulhos em São Paulo; do Galeão no Rio de Janeiro; e de Confins em Belo Horizonte.

O crescente número de voos domésticos na última década relaciona-se à inclusão de novos consumidores, beneficiados pelo crescimento econômico e pela ascensão social na primeira década deste século. O aumento da oferta, por sua vez, contribuiu para o barateamento das passagens aéreas, tornando-se o modal aeroviário o mais utilizado no Brasil para transporte de passageiros nos primeiros anos da atual década.

## 2.5 DUTOVIÁRIO

Os dutos são canos especiais que passam por baixo da terra, para transportar o combustível através de uma espécie de estrada diferente. Uma faixa de dutos é o local por onde passam diversos dutos, que são conectados uns aos outros e enterrados a uma profundidade segura para formar uma malha de dutos.

Oleodutos são dutos terrestres ou marítimos, de transporte ou transferência, que movimentam:

- a) petróleo, líquidos de gás natural, condensado, derivados líquidos de petróleo e gás liquefeito de petróleo;
- b) todos os produtos líquidos cujas operações de movimentação sejam reguladas pela ANP, exceto gases liquefeitos por baixa temperatura.

Os dutos que movimentam hidrocarbonetos líquidos e outros combustíveis, tais como biodiesel, mistura óleo diesel/biodiesel ou etanol, de forma sequencial (polidutos), são considerados oleodutos (definição do Regulamento Técnico de Dutos Terrestres – RTDT). Dutos que interligam pontos de atracação (píer, cais, monoboias e quadro de boias) a instalações são denominados genericamente de oleodutos portuários. Outro exemplo de duto é o gasoduto. O Gasoduto Bolívia-Brasil é um tipo de via de transporte que interliga a Bolívia e o Brasil por um duto, que possui 3.150 km em todo seu percurso, sendo 557 km dentro da Bolívia e 2.593 km em solo brasileiro.



### **FICA EM QAP!**

**OS MODAIS DE TRANSPORTE SÃO: RODOVIÁRIO, FERROVIÁRIO, HIDROVIÁRIO, AEROVIÁRIO, DUTOVIÁRIO.**

## A INTEGRAÇÃO DO BRASIL AO PROCESSO DE INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA

### 3 BRASIL E A INTERNACIONALIZAÇÃO DA ECONOMIA

No início da década de 1990, com a redução dos impostos de importação promovida pelo governo Collor, os produtos importados passaram a ingressar de forma maciça no mercado brasileiro. A oferta de produtos cresceu, e os preços de algumas mercadorias caíram ou se estabilizaram.

No entanto, muitas indústrias nacionais não conseguiram competir com os produtos importados e foram obrigadas a fechar ou foram vendidas, e a balança comercial acumulou déficits por vários anos no decorrer da década de 1990. O governo, ao mesmo tempo, passou a estimular os investimentos externos no Brasil mediante incentivos fiscais e privatização das empresas estatais.

O processo de abertura da economia brasileira foi rápido e mal estruturado. Muitas empresas não conseguiram se adaptar à nova realidade de mercado: seus controladores preferiram vendê-las a correr risco de falir. Grandes grupos econômicos, nacionais ou estrangeiros, compraram-nas. Em apenas uma década, as multinacionais mais do que dobraram sua participação nas empresas brasileiras.

As multinacionais investiram maciçamente em tecnologia, e isso, em geral, reduziu significativamente os postos de trabalho, sobretudo aqueles ocupados pelas pessoas sem qualificação e com escolarização baixa. Valeram-se também da terceirização de atividades, ou seja, repassaram serviços para outras empresas, criando redes de subcontratação. Os postos de trabalho abertos nas atividades que apresentaram crescimento, como telefonia, tecnologias de informação, turismo e publicidade, não compensaram os que foram fechados. Além disso, passaram a exigir, em muitos casos, um nível de qualificação que a maioria dos desempregados não possuía.

Alguns países incorporaram as receitas neoliberais. Foi o caso de Brasil, México, Chile, Uruguai e, mais intensamente, Argentina. Outros países, especialmente a China e a Índia, optaram por uma abertura mais restrita e gradual, exigindo a instalação de indústrias em seu território e investimentos produtivos em setores estratégicos e em associações com empresas nacionais.

---

O Consenso de Washington foi uma espécie de “Cartilha” criada pelos EUA para que os países se integrassem à Nova Ordem Mundial. O Brasil, na década de 1990, adotou as seguintes ideias:

- ➔ Concessão do sistema de transportes para exploração por empresas privadas;
- ➔ Fim da proibição da participação estrangeiras no setor de comunicações;
- ➔ Fim do monopólio da Petrobras sobre a exploração do petróleo.

---

Alegava-se que as estatais eram improdutivas, davam prejuízo, estavam endividadas e sobreviviam somente devido aos subsídios governamentais. Na maioria dos casos, essa alegação era verdadeira, mas nem todas as privatizações se enquadraram nesse perfil.

Foram os casos da Companhia Vale do Rio Doce e da Companhia Siderúrgica Nacional, que, apesar das dívidas elevadas, eram empresas que davam lucro e tinham condições de saldar seus compromissos financeiros.

A privatização sofreu muitas outras críticas, pois vários setores privatizados eram considerados estratégicos, por estarem na base do processo de produção, como a siderurgia e a mineração. Criticou-se também o fato de parte do dinheiro para as privatizações ter sido emprestado pelos cofres públicos, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Além disso, para atrair compradores o governo reestruturou as empresas a serem privatizadas e responsabilizou-se pelo pagamento de parte da dívida existente.

O dinheiro da privatização, quase todo empregado para diminuir a dívida pública interna, teve um efeito apenas relativo nesse sentido, uma vez que a permanência dos juros em níveis elevados, para conter a inflação e atrair investimentos externos, fez a dívida interna aumentar sensivelmente.

Os que defendem as privatizações afirmam que ela é decisiva para a construção de uma economia dinâmica e moderna, por reduzir a concentração de poder econômico no governo e por liberar o Estado para focar em suas funções principais, em suas instituições políticas, sociais e jurídicas.

Defendem que as privatizações e as concessões fizeram o Brasil crescer na primeira década deste século, sintoma da maior eficiência da iniciativa privada. Argumentam também que após a implementação das reformas econômicas pelo Plano Real em 1994, no final do governo de Itamar Franco, consolidadas no governo de Fernando Henrique Cardoso, a inflação foi controlada e também paulatinamente atingiu-se um equilíbrio orçamentário.

No ano de 2000 entrou em vigor a Lei de Responsabilidade Fiscal, que condicionou os gastos públicos à capacidade de arrecadação de impostos e taxas pelo Estado nos níveis federal, estadual e municipal. O não cumprimento dessa lei implica em crime de responsabilidade fiscal.

Apesar de todas as transformações socioeconômicas e espaciais decorrentes da inserção do Brasil no mundo globalizado, a participação do país no comércio externo mundial continua muito reduzida. Ela representava, em 2014, cerca de 1,3% do total de todas as transações realizadas no planeta.

Nas duas últimas décadas, o Brasil ampliou a quantidade de parceiros comerciais. Sendo assim, pesquisadores incluem o país no grupo conhecido como Global Traders, ou seja, são os países que mantêm comércio com muitos outros do mundo.



### ***SE LIGA QUE ISSO PODE TE CONFUNDIR!***

Com o fim da URSS, alguns teóricos mudaram a nomenclatura que caracterizava o desenvolvimento dos países. Primeiro, Segundo e Terceiro Mundo, deram lugar a Países Desenvolvidos e Países em Desenvolvimento! Para tal análise, além das características econômicas, os aspectos políticos e sociais passaram a ser levados em consideração para essa classificação!

## 4 QUESTÕES DE RENDIMENTO

**01**

### (CESPE/CEBRASPE – 2018 - FUB - CONHECIMENTOS BÁSICOS)

As fontes de energia, os transportes e as telecomunicações constituem três elementos básicos da infraestrutura econômica — e, em particular, industrial — de um país. São condições para a sua modernização e, ao mesmo tempo, indicadores de desenvolvimento e da sustentabilidade ambiental. José William Vesentini. Geografia: o mundo em construção. Ática, vol. 2, 2013, p. 41 (com adaptações)

Acerca do assunto abordado nesse fragmento de texto, bem como de múltiplos aspectos a ele relacionados, julgue o item a seguir.

O Brasil adota um sistema equilibrado de frete por transporte terrestre multimodal, por influência, ainda, do nacional-desenvolvimentismo do governo de Juscelino Kubitschek.

Certo ( ) Errado ( )



### **Resolução**

O modal de transporte majoritário no Brasil é o rodoviário. Essa situação estabelecida de forma histórica principalmente a partir do governo JK, se deu por conta das condições daquele contexto específico (matérias-primas para a fabricação de asfalto relativamente baratas e entrada massiva de montadoras automobilísticas). Item ERRADO.

**02**

### (CESPE/CEBRASPE – 2018 - ABIN - OFICIAL DE INTELIGÊNCIA)

Sabendo que a globalização pode ser definida como processo geográfico e econômico, julgue o próximo item, relativo a aspectos atuais desse processo.

A valorização da produção de commodities e o aumento de seus preços e de sua exportação têm sido apontados como promotores de riqueza e ascensão para os países emergentes, tais como os que integram o BRICS, que passam a ser considerados importantes para a manutenção do crescimento da economia mundial.

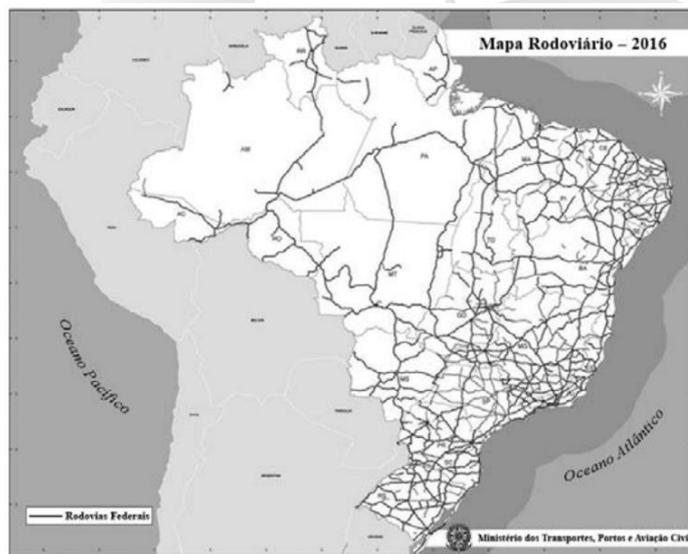
Certo ( ) Errado ( )

### **Resolução**

Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul formam um grupo de países emergentes dentro do cenário econômico global. Esse crescimento tem relação com a produção de matérias-primas, voltadas para o mercado externo, o que tem dado a esses países lugar de importância na economia mundial. Item CERTO.

**03**

**(CESPE/CEBRASPE – 2019 - PRF - POLICIAL RODOVIÁRIO FEDERAL)**



Mapa rodoviário 2016. Ministério dos Transportes.

O Brasil é o país com a maior concentração rodoviária de transporte de cargas e passageiros entre as principais economias mundiais. Segundo dados do Banco Mundial, referentes a 2013, 58% do transporte no país é feito por rodovias — contra 53% da Austrália, 50% da China, 43% da Rússia e 8% do Canadá. Internet: (com adaptações)

Considerando o texto apresentado, que destaca o papel do modal rodoviário de cargas e passageiros no Brasil, e a figura precedente, que ilustra como a rede rodoviária integra as diversas regiões que compõem o território nacional, julgue o item a seguir.

A rede de transporte rodoviário integra todo o território brasileiro, com rodovias conectando em rede todos os municípios das cinco macrorregiões do território nacional, e a predominância desse modal de transporte é fator de vulnerabilidade em relação aos países desenvolvidos, os quais também dependem desse modal de transporte.

Certo ( ) Errado ( )

 **Resolução**

São dois os erros existentes neste item: o primeiro está relacionado ao próprio mapa, que demonstra que no Brasil as rodovias não possibilitam a ligação entre TODOS os municípios; o segundo está relacionado à associação do Canadá, que é um país desenvolvido, o qual usa apenas aproximadamente 8% do transporte rodoviário, não dependendo deste modal. Item ERRADO.

**04 (CESPE/CEBRASPE – 2014 - SUFRAMA - ENGENHEIRO CIVIL)**

Com relação às características e peculiaridades dos modais de transportes viários no Brasil, julgue o item subsecutivo.

A matriz de transporte brasileira pode ser classificada, em ordem crescente de utilização, em ferroviária, hidroviária e rodoviária.

Certo ( ) Errado ( )

 **Resolução**

Do menor para o maior uso do modal de transportes no Brasil, o hidroviário vem em terceiro lugar, o ferroviário em segundo lugar e o rodoviário em primeiríssimo lugar. Item ERRADO.

**05**

**(CESPE/CEBRASPE – 2014 - SUFRAMA - ENGENHEIRO CIVIL)**

Com relação às características e peculiaridades dos modais de transportes viários no Brasil, julgue o item subsecutivo.

A maior parte da malha ferroviária do Brasil concentra-se nas regiões Sul e Sudeste, com predominância para o transporte de passageiros e não para transporte de carga.

Certo ( ) Errado ( )

 **Resolução**

De fato, há uma concentração histórica da malha ferroviária do Brasil nas regiões Sul e Sudeste, porém, a predominância do transporte deste modal hoje é o de cargas. São poucas as linhas férreas que trabalham com vagões de passageiros. Item ERRADO.

**06**

**(CESPE/CEBRASPE – 2012 – MCT - TECNOLOGISTA PLENO)**

Julgue o item seguinte, relativos à economia brasileira.

O governo Collor foi caracterizado, entre outros aspectos, pelo questionamento dos pilares do modelo de desenvolvimento embasado na substituição de importações, protecionismo e forte intervenção do Estado na economia.

Certo ( ) Errado ( )

 **Resolução**

No início dos anos 1990, Fernando Collor de Melo com seus planos econômicos (Collor I e II) alinhou o Brasil às características do Neoliberalismo. As críticas ao Estado Máximo, ao protecionismo e à intervenção do Estado na economia. Item CERTO.

07

**(CESPE/CEBRASPE – 2019 – PREFEITURA DE SÃO CRISTÓVÃO – PROFESSOR)**

O fenômeno da globalização tem uma relação direta e dinâmica com a lógica da regionalização, ao transformar o contexto e as condições da interação e da organização social, levando a um novo ordenamento das relações entre território e espaço socioeconômico e político. Esse contexto contemporâneo significa um desafio para a lógica do Estado, no sentido de estabelecer mecanismos de controle para o fenômeno da globalização e seus efeitos sobre as sociedades e economias. Karina Pasquariello Mariano. Globalização, integração e o Estado. Internet: (com adaptações).

Com relação aos fluxos globalizados nos diferentes espaços geopolíticos e econômicos do mundo contemporâneo, julgue o item a seguir.

A globalização contemporânea nos países centrais é mais fluida do que nos espaços da periferia do capitalismo.

Certo ( ) Errado ( )

 **Resolução**

Os países centrais, também chamados de países desenvolvidos, possuem mais fluidez econômica por estarem associados às várias instituições e empresas que concentram os capitais ligados às principais atividades econômicas do mundo. Portanto, os países periféricos ou em desenvolvimento, ainda dependem dos países desenvolvidos. Item CERTO.

08

**(CESPE/CEBRASPE – 2014 - TJ-SE - ANALISTA JUDICIÁRIO)**

Com relação à evolução das contas públicas do Brasil a partir da década de 80 do século XX, julgue os itens a seguir.

A estabilização da inflação verificada após a implantação do Plano Real, em 1994, foi seguida de resultados fiscais negativos, dada a redução dos efeitos da emissão de moeda como forma de financiamento do setor público.

Certo ( ) Errado ( )



### **Resolução**

O Plano Real trouxe entre outras características, a estabilização da economia. Em um contexto em que o Brasil sofria com a inflação, uma das formas de manter o controle foi diminuir a participação do mercado na economia reduzindo os financiamentos nos setores públicos. Isso também faz parte do Neoliberalismo. Item CERTO.

## 5 GABARITO

1. Errado
2. Certo
3. Errado
4. Errado
5. Errado
6. Certo
7. Certo
8. Certo





## **CONCURSEIRO QUE PRETENDE SER POLICIAL NÃO FAZ RATEIO**

Todo o material desta apostila (textos e imagens) está protegido por direitos autorais do Profissão Policial Concursos de acordo com a Lei 9.610/1998. Será proibida toda forma de cópia, plágio, reprodução ou qualquer outra forma de uso, não autorizada expressamente, seja ela onerosa ou não, sujeitando-se o transgressor às penalidades previstas civil e criminalmente.