

2

ORIENTAÇÕES DE ESTUDOS DE GEOGRAFIA

3^a
SÉRIE



ENSINO MÉDIO

Secretaria de
Educação



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO



/SeeducRJ



/seeducrj



/seeducrio

Secretaria de
Educação



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Educação

Comte Bittencourt
Secretário de Estado de Educação

Andrea Marinho de Souza Franco
Subsecretária de Gestão de Ensino

Elizângela Lima
Superintendente Pedagógica

Coordenadoria de Áreas do Conhecimento
Maria Claudia Chantre

Assistentes
Carla Lopes
Catia Batista Raimundo
Fabiano Farias de Souza
Roberto Farias
Verônica Nunes

Texto e conteúdo

Prof. Anderson Luís Pinheiro de A. Filgueiras
C.E. Professora Maria Nazareth Cavalcanti Silva
Prof. Marcio Augusto Pereira Campos
C.E. São Bento
Prof. Roberto Gomes Estabile
C.E. Sônia Regina Scudese

Capa

Luciano Cunha

Revisão de texto

Prof^a Alexandra de Sant Anna Amancio Pereira

Prof^a Andreia Cristina Jacurú Belletti

Prof^a Andreza Amorim de Oliveira Pacheco.

Prof^a Cristiane Póvoa Lessa

Prof^a Deolinda da Paz Gadelha

Prof^a Elizabete Costa Malheiros

Prof^a Ester Nunes da Silva Dutra

Prof^a Isabel Cristina Alves de Castro Guidão

Prof José Luiz Barbosa

Prof^a Karla Menezes Lopes Niels

Prof^a Kassia Fernandes da Cunha

Prof^a Leila Regina Medeiros Bartolini Silva

Prof^a Lidice Magna Itapeassú Borges

Prof^a Luize de Menezes Fernandes

Prof Mário Matias de Andrade Júnior

Paulo Roberto Ferrari Freitas

Prof^a Rosani Santos Rosa

Prof^a Saionara Teles De Menezes Alves

Prof Sammy Cardoso Dias

Prof Thiago Serpa Gomes da Rocha

Esse documento é uma curadoria de materiais que estão disponíveis na internet, somados à experiência autoral dos professores, sob a intenção de sistematizar conteúdos na forma de uma orientação de estudos.

© 2021 - Secretaria de Estado de Educação. Todos os direitos reservados.

Secretaria de
Educação



GOVERNO DO ESTADO
RIO DE JANEIRO

Geografia – Orientação de Estudos

SUMÁRIO:

1. Introdução	6
2. Aula 1 – A rede de transporte	7
1.1 – Importância do transporte	7
1.2 – Transporte no Brasil	7
3. Aula 2 – As rodovias	8
4. Aula 3 – As ferrovias	10
5. Aula 4 – As hidrovias e o transporte aéreo	10
4.1 – As hidrovias	10
4.2 – Transporte aéreo	11
6. Aula 5 – Questões de geografia Enem	12
7. Resumo	16
8. Indicações filmes	17
9. Indicações bibliográficas	18



DISCIPLINA: Geografia.

ORIENTAÇÕES DE ESTUDOS para Geografia

2º Bimestre de 2021 - 3ª série do Ensino Médio

Meta da Aula: Expor a evolução da infraestrutura de transporte no Brasil e no mundo.

Objetivos da Aula: Ao fim desta aula você deve ser capaz de:

- ✓ Entender a inserção da rede de transporte no cenário brasileiro.
- ✓ Analisar a priorização de determinadas redes de transporte na matriz brasileira.
- ✓ Compreender a importância da diversificação na rede de transporte.
- ✓ Avaliar a atual situação da rede de transporte no território brasileiro.

1. INTRODUÇÃO

Sejam bem-vindos à disciplina de Geografia, como todos sabem quando falamos de Geografia estamos nos referindo a escrita da Terra, ou seja, à disciplina que pretende nos fazer identificar, reconhecer e analisar tudo que ocorre no nosso imenso planeta, desde as questões políticas até os problemas ambientais, passando pelas transformações da sociedade e do meio em que vivemos.

Quando inserimos uma matriz de transporte na estrutura econômica de um país, é necessário avaliar quais modais seriam mais adequados para favorecer o desenvolvimento e a redução dos custos logísticos locais.

No Brasil este processo foi implementado a partir da influência de fatores externos, pois a entrada de multinacionais automobilísticas em meados do século XX levou o país à construção de rodovias por seu território e conseqüentemente a consolidação desta matriz com base logística, tornando-o um país rodoviarista.

Portanto, a dependência deste modal fez o Brasil não acompanhar as transformações trazidas pela globalização, influenciando diretamente no potencial de exportação devido os custos elevados na logística de transporte de mercadorias. Assim, é imediatamente necessário a reestruturação do modal de transporte e a implantação de estruturas mais interligadas no território brasileiro.

2. Aula - 1: A Rede de Transporte

1.1 – Importância do Transporte:

A rede de transportes corresponde ao conjunto de estruturas e instrumentos utilizados no deslocamento de pessoas e cargas em um determinado território. Neste contexto, passa a ser fundamental para o desenvolvimento dos países e das sociedades uma rede de transporte eficiente, pois é importante para garantir a infraestrutura, ou seja, o suporte material para que este desenvolvimento se concretize.

Como ferramenta que impulse o crescimento econômico de um determinado país, equivale dizer que existe maior presença de indústrias, atividades agrárias e comerciais, isto é, quanto maior a demanda, maior é a utilização dos meios de transporte. Para isso é importante estruturar sua matriz de transporte de forma adequada para suportar essa carga, ou então, fatalmente, pode atrapalhar o desenvolvimento desse país. Por esse motivo, os transportes, ao lado da comunicação, são um elemento estratégico para qualquer país e seu governo.

A necessidade imposta ao sistema capitalista ao longo da história, promoveu a evolução dos meios de transporte para uma base logística. Nos séculos XV e XVI, foi o desenvolvimento das técnicas de navegação e a produção das grandes caravelas que permitiram a expansão colonial europeia e a reprodução de seu sistema econômico para outras sociedades, dando início ao processo de mundialização do capitalismo que hoje chamamos por globalização.

Logo, atualmente, esse processo de globalização não para de evoluir, deste modo, existe a necessidade de acompanhar e consolidar-se no mundo a partir da transformação e aprimoramento do setor de transportes. Isso, torna-se possível graças aos instrumentos técnicos dos diferentes tempos, a exemplo das Revoluções Industriais e da implementação de novas matrizes de transporte, como da invenção do carro, do trem, entre outros.

1.2 – Transporte no Brasil

Implementar um planejamento adequado para a rede de transportes de um país é fundamental para estruturar o desenvolvimento das atividades econômicas. Existem vários elementos que dependem da rede de transporte para manter a “máquina” funcionando, como exemplos a mão de obra que se desloca até seu local de trabalho, o consumidor que necessita dos transportes para ir às compras e outros atores que também estão inseridos nesta rede.

Com a evolução dos meios de comunicação, hoje pode-se efetuar compras através da Internet e, teoricamente, sem precisar se deslocar da residência para isso, mas, os produtos encomendados precisam chegar ao local de destino utilizando-se de um determinado meio de transporte. Outro grande exemplo são as matérias-primas e fontes de energia que precisam ser levadas até os centros industriais. Na verdade, todos os insumos utilizados por uma indústria também se movimentam, assim como há um deslocamento da produção até os centros de consumo.

Por isso, torna-se necessário analisar todas essas vertentes para entender que a rede de transportes implantada no Brasil nas últimas décadas não levou em consideração, necessariamente, todos esses fatores. A opção do transporte no Brasil foi imediatista e influenciada por fatores externos, além de trazer muitos problemas. Desde meados do século XX, priorizou-se o transporte rodoviário tornando o país muito dependente do petróleo importado, o que encareceu as importações feitas pelo mesmo. Além disso, esse transporte congestionava as estradas, que são de elevado custo de manutenção e o trânsito urbano, agravando ainda a poluição atmosférica e encarecendo o produto transportado.

A matriz de transporte brasileira foi estruturada de forma limitada e estabeleceu prioridades para a instalação e desenvolvimento de um modelo industrial e urbano que incluía a implantação da indústria automobilística no país. Evidentemente, a produção e comercialização de automóveis particulares, ônibus e caminhões, levaria sem sombra de dúvida, à necessidade de expandir a malha rodoviária do Brasil.

Portanto, é fato que o rodoviarismo no Brasil tem seus prós e contras, talvez mais contras, já que houve um abandono total de outras matrizes, mas possui também a ideia de intermodalidade e multimodalidade, o que traria menores custos na logística e maiores investimentos ao país.

3. Aula 2 - As Rodovias

Considerando tudo que já foi estruturado anteriormente, essa modalidade tornou-se a matriz de transporte do Brasil, essa expansão das rodovias pode ser verificada especialmente a partir da década de 1950, ainda mais com a implantação da indústria automobilística; o país possui aproximadamente 1.700.000 Km de estradas sendo a maioria sem pavimentação, e a maioria delas são estradas municipais.

Dentre suas principais características é possível destacar:

- Transporte que permite maior agilidade e rapidez, com flexibilidade, permitindo entregar as mercadorias de porta em porta e é ideal para pequenas e médias distâncias.
- Transporte de baixo custo de implementação, além de maior rapidez na construção.
- Transporte de curto e médio percurso, para determinadas cargas.
- Transporte de custo elevado devido ao combustível e principalmente a manutenção das rodovias, o que caracteriza uma falha no planejamento brasileiro, pois os elevados custos fizeram das rodovias áreas abandonadas com vários problemas.

As rodovias pertencentes ao plano do Governo Federal são classificadas como apresentamos abaixo:

Rodovias radiais – são aquelas que partem de Brasília. Sua numeração se estende da BR-01 à BR-100 aumentando no sentido horário. Exemplos: BR-10 (Belém-Brasília) e BR-70 (de Brasília a Cáceres-MT).

Rodovias longitudinais – são aquelas que percorrem o país no sentido dos meridianos (norte-sul) com a numeração se estendendo da BR-101 à BR-200. A numeração aumenta do litoral para o interior. Exemplos: BR-101 (de Fortaleza-CE a Osório-RS) e BR-116 (de Fortaleza-CE a Jaguarão-RS).

Rodovias transversais – são aquelas que percorrem o Brasil no sentido dos paralelos (leste-oeste) com a numeração se estendendo da BR-201 à BR-300. A numeração aumenta do norte para o sul. Exemplos: BR-230 (de João Pessoa-PB a Benjamin Constant-AM – trata-se da rodovia Transamazônica) e BR-262 (de Vitória-ES a Corumbá-MS).

Rodovias diagonais – são aquelas traçadas diagonalmente e sua numeração se estende da BR-301 à BR-400. Exemplos: BR-319 (de Porto Velho-RO a Manaus-AM) e BR-364 (de Cuiabá-MT a Porto Velho-RO);

Rodovias de ligação – ligam estradas entre si e geralmente apresentam reduzida extensão. Sua numeração se estende da BR-401 à BR-500. Exemplos: BR- 415 (de Ilhéus a Vitória da Conquista, na Bahia) e BR-452 (de Rio Verde-GO a Araxá-MG).

Uma tendência da atual estrutura econômica e uma adequação às dificuldades de se conseguir recursos para a manutenção e expansão da malha rodoviária têm levado o Estado a uma política de privatização pelo sistema de concessão após a realização de leilões. A privatização das rodovias tem, inegavelmente, provocado melhorias substanciais na qualidade e segurança das estradas, embora surjam críticas especialmente ligadas ao custo e número de pedágios instalados nessas rodovias.

Dessa forma, não é recomendado a utilização de um único modal de transporte, muito menos a priorização deste modal, nisso o Brasil perdeu com o abandono do transporte ferroviário e outros que poderiam favorecer o crescimento econômico do país.

Consultar o mapa da malha rodoviária e ferroviária do Brasil
https://atlasescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_brasil/brasil_evolucao_das_redes_ferroviana_e_rodoviaria.pdf

4. Aula 3 As Ferrovias

Implantada pelo Barão de Mauá ainda no século XIX, as ferrovias foram a base de transporte do país neste período, auxiliaram a economia cafeeira, além de manter um importante número de transporte de pessoas, o que realmente concretizava o transporte de massa no país.

Mas, posteriormente, com priorização do transporte rodoviário e com a mudança do eixo econômico do Brasil do campo para a cidade, e da agricultura para a indústria, o transporte ferroviário passou por uma fase de estagnação e decadência. A rede ferroviária apresenta uma série de problemas. A falta de planejamento na expansão ferroviária determinou a falta de integração entre os vários percursos, além da desorganização administrativa, os equipamentos deficientes e/ou obsoletos, a falta de eletrificação e a falta de manutenção prejudicaram muito o transporte ferroviário nas últimas décadas.

Isso tudo levou a uma perda importante na extensão total das ferrovias no Brasil. As ferrovias brasileiras pouco avançaram para o interior e durante muito tempo estiveram sob administração do Estado. No entanto, a

incapacidade do Estado em administrá-las e nelas investir para sua recuperação e modernização consolidou também uma política de privatização no setor .

Portanto, o objetivo deveria ser ampliar o transporte de cargas por ferrovias, desafogando as rodovias e diversificando a base dos transportes no país. Porém, até nas áreas urbanas, a administração dos trens metropolitanos e de subúrbio também está sendo repassada para a iniciativa privada.

Consultar o mapa densidade das ferrovias

https://atlasescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_mundo/mundo_densidade_de_ferrovias.pdf

5. Aula 4 - As Hidrovias e o Transporte Aéreo

4.1 – As Hidrovias

Historicamente, o transporte hidroviário nunca teve prioridade nos planejamentos da rede de transportes no Brasil. Existem alguns aspectos que impedem a construção de hidrovias como o predomínio de rios de planalto, com percurso acidentado e excelentes para a produção de energia hidrelétrica. Apesar disso, muitos de nossos rios são de planície e mesmo alguns de planalto podem ser utilizados para navegação em parte de seu curso com a execução de algumas obras de retificação.

No entanto, é importante ressaltar que esse tipo de transporte pode se tornar impactante tanto na economia quanto no meio ambiente. O primeiro exemplo é que a eliminação das curvas dos rios e serviços de dragagem do fundo de seus leitos podem ter um custo elevado, além de permitirem um escoamento das águas dos rios com maior velocidade. Esse é um problema que está relacionado para um maior aproveitamento do Rio Paraguai, o escoamento maior das águas do rio pode alterar o natural transbordamento dessas águas que constitui um elemento importante do ecossistema pantaneiro.

Posto isto, o sistema hidroviário é lento e, necessariamente, fica-se preso ao leito do rio, interferindo na dinâmica do deslocamento das cargas seria importante que as empresas pudessem integrar o transporte hidroviário com ferrovias e rodovias através dos terminais intermodais. Esse sistema integrado flexibilizaria os trajetos e garantiria maior alcance de sua função, atraindo mais os empresários para que dele se utilizassem. Esse sistema apresenta a

vantagem de um reduzido custo de operação devido ao reduzido consumo de combustível e a poder transportar muita carga de uma única vez.

Segue a lista das mais importantes hidrovias brasileiras, já tradicionalmente utilizadas ou de recente utilização: Paraguai – Paraná Tietê – Paraná Tocantins-Araguaia Xingu Madeira São Francisco Jacuí – Lagoa dos Patos

4.2– Transporte Aéreo:

O Brasil é um país de grande extensão territorial, são grandes as distâncias a serem percorridas, o relevo brasileiro é relativamente baixo e não enfrentamos sérios problemas climáticos como queda abundante de neve ou furacões. Assim como em qualquer outro país, alguns pontos do nosso território são de difícil acesso e somente são alcançados com o uso de mono ou bimotores que pousam em improvisadas pistas de terra batida, mais comuns no Pantanal e na Amazônia.

Contudo, esse meio de transporte apresenta um custo muito elevado e é pouquíssimo utilizado. Mesmo assim, considerando a última década, observa-se um aumento no volume de carga e no número de passageiros que se utilizam desse meio de transporte. A estabilidade da economia brasileira contribuiu muito com esse fato, assim como o pequeno aumento na concorrência entre empresas verificado nesse setor. Também é importante lembrar da utilização do transporte aéreo pelo serviço de correios.

O Brasil possui um grande número de aeroportos e pistas de pouso. Vários desses aeroportos operam voos internacionais, mas nos últimos anos o processo de privatização tentou reestruturar e melhorar o setor aéreo, que também passava por momentos difíceis e falta de investimentos no país.

Por isso, a necessidade de reestruturar a matriz de transporte brasileira é visível, tornando-se necessário maior integração entre os modais, isso vai levar à maior competitividade do Brasil no cenário internacional e mais ainda, favorecer a instalação de mais empresas em diversas regiões do país.

Consultar o mapa da rede de transporte do Brasil

https://atlasescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_brasil/brasil_redes_de_transporte.pdf

6. Aula 5 - Questões de Geografia Enem

Questão 1

(Enem 2018) 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 (adaptações).

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.

Questão 2.

(Enem 2017) 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.

Questão 3

(Enem 2014) A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que começou a ser construída apenas em 1905, foi criada, ao contrário das outras grandes ferrovias paulistas, para ser uma ferrovia de penetração, buscando novas áreas para a agricultura e povoamento. Até 1890, o café era quem ditava o traçado das ferrovias, que eram vistas apenas como auxiliaadoras da produção cafeeira.

CARVALHO, D. F. *Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista*. Disponível em: www.historica.arquivoestado.sp.gov.br. Acesso em: 2 ago. 2012.

Essa nova orientação dada à expansão ferroviária, durante a Primeira República, tinha como objetivo a

- a) articulação de polos produtores para exportação.
- b) criação de infraestrutura para atividade industrial.
- c) integração de pequenas propriedades policultoras.
- d) valorização de regiões de baixa densidade demográfica.
- e) promoção de fluxos migratórios do campo para a cidade.

Questão 4

(Enem 2014) 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.oab.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.

Questão 5

(Enem 2014) Em 1961, o presidente De Gaulle apelou com êxito aos recrutas franceses contra o golpe militar dos seus comandados porque os soldados podiam ouvi-lo em rádios portáteis. Na década de 1970, os discursos do aiatolá Khomeini, líder exilado da futura Revolução Iraniana, eram gravados em fita magnética e prontamente levados para o Irã, copiados e difundidos.

HOBBSAWM, E. *Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

Os exemplos mencionados no texto evidenciam um uso dos meios de comunicação identificado na

- a) manipulação da vontade popular.
- b) promoção da mobilização política.
- c) insubordinação das tropas militares.
- d) implantação de governos autoritários.
- e) valorização dos socialmente desfavorecidos.

Questão 6

(Enem 2013) 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*, Universidad 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.

Questão 7

(Enem 2012) A maior parte dos veículos de transporte atualmente é movida por motores a combustão que utilizam derivados de petróleo. Por causa disso, esse setor é o maior consumidor de petróleo do mundo, com altas taxas de crescimento ao longo do tempo. Enquanto outros setores têm obtido bons resultados na redução do consumo, os transportes tendem a concentrar ainda mais o uso de derivados do óleo.

MURTA, A. *Energia: o vício da civilização*. Rio de Janeiro: Garamond, 2011 (adaptado).

Um impacto ambiental da tecnologia mais empregada pelo setor de transporte e uma medida para promover a redução do seu uso estão indicados, respectivamente, em:

- a) Aumento da poluição sonora — construção de barreiras acústicas.
- b) Incidência da chuva ácida — estatização da indústria automobilística.
- c) Derretimento das calotas polares — incentivo aos transportes de massa.
- d) Propagação de doenças respiratórias — distribuição de medicamentos gratuitos.
- e) Elevação das temperaturas médias — criminalização da emissão de gás carbônico.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dicas de filmes:

Mauá, o imperador e o rei. Direção: Sérgio Resende. Brasil, 1999. O filme mostra o enriquecimento e a falência de Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), empreendedor gaúcho mais conhecido como barão de Mauá. Foi considerado o primeiro grande empresário brasileiro, responsável por uma série de iniciativas modernizadoras da economia nacional. Arrojado em sua luta pela industrialização do Brasil, Mauá foi um vanguardista no século XIX.

Diários da motocicleta (Walter Salles, EUA, Alemanha, Grã-Bretanha, Argentina, 2004)

Che Guevara, um jovem estudante de medicina decide viajar pela América de moto, acompanhado de um amigo. Após 8 meses, a moto quebra e eles seguem viagem, ora a pé, ora de carona. Em Machu Picchu, encontram uma colônia de leprosos e passam a questionar as diferenças sociais do local.

8. RESUMO

Neste estudo, compreendemos que o desenvolvimento de um país também está relacionado a sua matriz de transporte, e essa deveria ser balanceada para evitar afetar diretamente a competitividade em relação aos custos e a qualidade dos produtos, ou seja, relacionada com o crescimento econômico de uma nação.

Analisando os modais mais utilizados no Brasil, é possível observar que o país possui uma dependência relativamente alta com 61,4% de toda a carga transportada no modal rodoviário, impactando diretamente na composição dos custos. Entretanto, nos demais modais é verificado que o ferroviário e o aquaviário poderiam ser melhores utilizados aumentando a sua participação no volume de cargas, desde que investimentos sejam efetuados.

Assim sendo, conclui-se o quanto se faz necessário incrementar maiores investimentos de infraestrutura, de maneira a garantir uma melhor competitividade e escoamento da produção para o país, contribuindo de forma efetiva para o seu melhor e maior crescimento.

9.INDICAÇÕES BIBLIOGRÁFICAS

BENKO, Georges (1999). Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI. São Paulo:

HUCITEC. BERTRAND, Georges. Paisagem e Geografia Física Global. R. RAÍE GA, n. 8, p. 141-152, Curitiba: Editora UFPR, 2004.

BRASIL. Instituto Nacional de Estatística. Anuário Estatístico do Brasil Ano II (1936). Rio de Janeiro: Typographia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720>. Acesso em 20/03/2015.

CASTRO, Antônio Maria Gomes de , et al. Cadeia Produtiva: Marco Conceitual para Apoiar a Prospecção Tecnológica. XXII Simpósio de Gestão da Inovação Tecnológica. Salvador – BA, 2002.

FONTENELE, Heliana Barbosa e SÓRIA, Manoel Henrique Alba. Uma análise de avaliações subjetivas em estradas não pavimentadas. IV Encontro Tecnológico da Engenharia Civil e Arquitetura- ENTECA, 2003.

FRANCO, Carlos Alberto e ESTEVES, Lara Torchi. Impactos econômicos e ambientais do manejo florestal comunitário no acre: Duas experiências, resultados distintos. XLVI Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. Rio Branco – Acre, 20 a 23 de julho, 2008.

GADELHA, Regina Maria A. Fonseca (2002). Conquista e ocupação da Amazônia: a fronteira Norte do Brasil. Estudos Avançados 16(45), 2002.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto . Amazônia, Amazônias. 2 ed.- São Paulo: Contexto, 2005.

LINS, Cristóvão. A Jari e a Amazônia. Rio de Janeiro: DATAFORMA em convênio com a prefeitura Municipal de Almeirim, 1997.

MACHADO, Lia Osório. Sistemas e redes urbanas como sistemas complexos evolutivos. In: Carlos Ana Fani Alessandri e Lemos, Amália Inês Geraiges. Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.