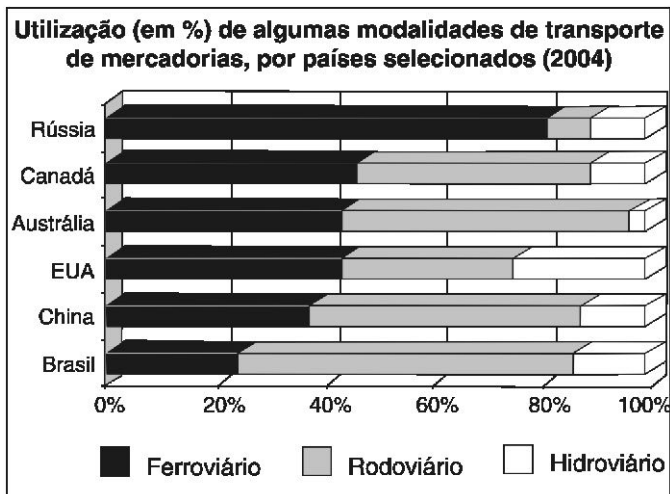




## AULA 1

### Transporte rodoviário

**1** (PUC – Rio) Observe o gráfico a seguir e leia as afirmativas.



I. Dos países selecionados, somente o Brasil possui a mais extensa rede de rodovias, apesar da falta de integração com outros meios de transporte e das péssimas condições para o tráfego de veículos.

II. Percebe-se que as diferenças entre os países são gritantes: o Brasil é o campeão no uso da modalidade rodoviária para a transferência de cargas dificultando a competitividade de muitos produtos nacionais, principalmente pelo custo excessivo na relação combustível – tonelada – tempo.

III. Os EUA utilizam mais o modal hidroviário se comparados aos outros países. Isto se deve, em grande parte, às suas políticas públicas para o setor e à proximidade das suas áreas produtivas de rios/canais navegáveis.

IV. Constata-se que a intermodalidade de transporte está mais avançada na Austrália, Canadá, Rússia e EUA.

Assinale a opção que apresenta as afirmativas corretas.

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

**2** (UEG) Observe a tabela sobre o percentual de transporte de cargas no Brasil e responda às questões a seguir.

BRASIL: deslocamento de carga segundo o tipo de transporte – 2000			
Ferrovias	Rodovias	Hidrovias	Outros
21,01%	63,11%	11,72%	4,16%

Fonte: Ministério dos Transportes – 2003

a) Justifique a opção pelo transporte rodoviário.

A opção foi decorrente de políticas governamentais voltadas para a expansão da indústria automotiva no Brasil.

b) Cite e explique vantagens do transporte ferroviário em relação aos demais.

Baixo custo: capacidade de transporte de grande volume de carga por longas distâncias a preços baixos em relação ao transporte aéreo e rodoviário. Baixo grau de poluição: menor consumo de combustíveis e conseqüente redução na emissão de CO. Menor custo de manutenção: a conservação das ferrovias exige menor aplicação de recursos.

**3** Complete as lacunas com o tipo de rodovias federais, levando em conta o seu traçado e numeração.

a) Saem todas de Brasília; sua numeração aumenta no sentido horário (BR-01 a BR-100): \_\_\_\_\_ radiais \_\_\_\_\_.

Exemplo: BR-10 – Belém-Brasília \_\_\_\_\_.

b) No sentido dos meridianos; a numeração aumenta de leste para oeste (BR-101 a BR-200): \_\_\_\_\_ longitudinais \_\_\_\_\_.

Exemplo: BR-116 – Dutra \_\_\_\_\_, Régis \_\_\_\_\_  
Bittencourt \_\_\_\_\_ e Rio-Bahia \_\_\_\_\_.

c) Cruzam o País no sentido leste-oeste; a numeração aumenta de norte para sul: \_\_\_\_\_ transversais \_\_\_\_\_.

Exemplo: BR-230 – \_\_\_\_\_ Transamazônica \_\_\_\_\_.

d) Cruzam o País no sentido nordeste-sudoeste ou sudoeste-noroeste: \_\_\_\_\_ diagonais \_\_\_\_\_.

Exemplo: BR-364 – \_\_\_\_\_ Marechal Rondon \_\_\_\_\_.

e) Unem duas rodovias entre si; a numeração varia de BR-401 a BR-500: \_\_\_\_\_ de ligação \_\_\_\_\_.

**4** Das rodovias (BRs) citadas, cite a mais movimentada no âmbito federal e comente as suas causas.

A BR-116, por percorrer longitudinalmente um eixo interiorano paralelo à BR-101, que é uma rodovia praticamente turística e litorânea, interligando importantes regiões urbano-industriais do Sul, Sudeste e Nordeste, como é o caso dos eixos Porto Alegre – Curitiba, Rio – São Paulo e Barra Mansa – Feira de Santana – Fortaleza, além de ser interconectada por rodovias transversais, radiais e diagonais, com acesso às regiões Centro-Oeste e Norte.

**5** (UFRJ – adaptado) 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 21% do transporte de cargas no país.

**IV.** O transporte hidroviário é o mais econômico, porém esse tipo de transporte, incluindo o marítimo, movimenta apenas 12% das cargas que circulam no território brasileiro.

Estão corretas:

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

**6** (UFSCar) Observe as informações.

Sobre quatro rodas	
200 milhões	De litros de combustível são desperdiçados por ano devido aos congestionamentos.
33.707.640	Veículos circulam no país, dos quais mais de 23 milhões são carros e 427 mil são ônibus.
14%	Foi a porcentagem de passageiros que os ônibus perderam nos últimos cinco anos.
6%	Do PIB é o preço pago pelos desperdícios dos longos engarrafamentos nas metrópoles brasileiras.
240 milhões	É quanto tempo (em horas) todos os brasileiros juntos perdem presos em congestionamento.

VITALE e OLIVEIRA. *Correio Brasiliense*. 22.5.2002.  
 Apud LUCCHI, BRANCO e MENDONÇA. *Geografia geral e do Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 277

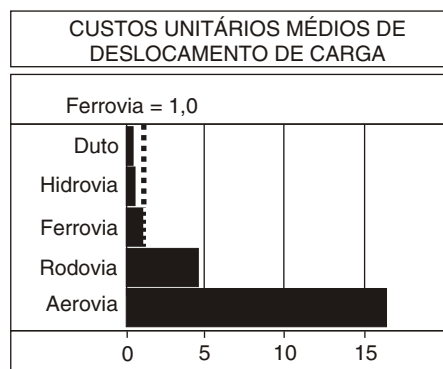
**a)** Quais problemas no sistema de transporte, sobretudo das grandes metrópoles, explicam a ocorrência de tantos congestionamentos?

Os grandes adensamentos populacionais das áreas metropolitanas, a precariedade dos transportes públicos (insuficientes para suprir a demanda) e o imenso número de veículos particulares em circulação, de uso individual.

**b)** Indique dois problemas ambientais agravados pela adoção do modelo de transporte evidenciado pelos dados da tabela.

O agravamento da poluição atmosférica, devido à queima de combustíveis fósseis, e a intensificação das enchentes, pelo aumento de vias de circulação impermeabilizadas pelas camadas asfálticas.

**7** (PUC–Rio) O aumento crescente dos fluxos de mercadorias mostra a necessidade de adequar o meio de transporte à carga a ser transportada.



Extraído de MAGNOLI, Demétrio; ARAÚJO, Regina In: *Projeto de Ensino de Geografia*. São Paulo: Moderna, 2000

A partir do texto e do gráfico, analise as afirmativas sobre custos de deslocamento de carga:

- I.** os dutos, as hidrovias e as ferrovias apresentam, de um modo geral, baixo custo por unidade transportada;  
**II.** os custos dos transportes marítimos caíram devido ao aumento da capacidade dos navios e à modernização dos portos;  
**III.** a relação entre peso e valor das mercadorias determina o meio de transporte a ser utilizado;  
**IV.** os custos relativos dos diferentes modos de transporte dependem da extensão dos trajetos.

Estão corretas as afirmativas:

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

**8** (ESPM) Observe a matéria:

### Rodovia interoceânica vai incrementar exportações sul-americanas

“As obras da rodovia interoceânica, iniciadas este mês, irão permitir a ligação dos oceanos Atlântico ao Pacífico. Um dos principais empreendimentos para a integração da infraestrutura sul-americana, a rodovia vai facilitar o escoamento da produção... e reduzir os custos de transporte de mercadorias, algumas provenientes de regiões de difícil acesso. Ao incrementar principalmente as exportações de

países da América do Sul, a rodovia permitirá maior crescimento econômico dessas nações com a geração de renda e de novos postos de trabalho.” *Secretaria Geral da Presidência da República*, 19/9/2005.

O projeto de criação da rodovia, mencionada no texto, foi amplamente discutido na mídia nacional. A rodovia envolve os seguintes países vizinhos e região brasileira:

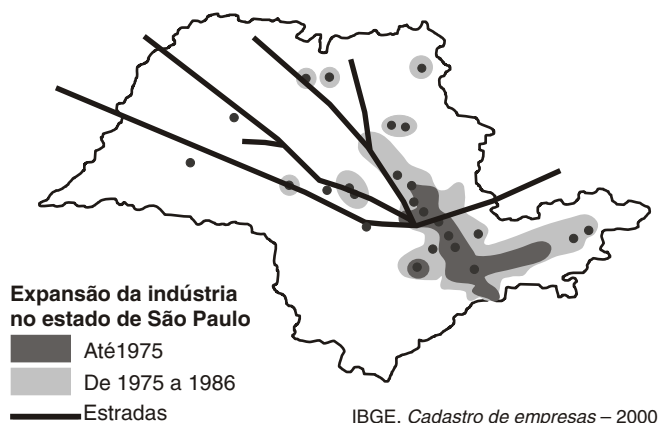
- a) Argentina e Paraguai e a porção boreal do Brasil.
- b) Bolívia e Peru e a porção setentrional do Brasil.**
- c) Bolívia e Uruguai e a porção central do Brasil.
- d) Equador e Peru e a porção austral do Brasil.
- e) Argentina e Uruguai e a porção meridional do Brasil.

**9** (FGV) Pesquisas recentes afirmam que a 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 consequência, 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.

### Exercícios-Tarefa

**1** (FGV) Considere o mapa apresentado.



Assinale a alternativa que interpreta corretamente as informações expressas.

**a) Os eixos rodoviários pouco interferiram como fatores locais das indústrias, já que as ferrovias sempre foram o principal meio de circulação no estado desde o ciclo do café.**

**b) A hidrovia do Tietê é um fator importante para a localização dos parques industriais, principalmente no escoamento da produção automobilística, visando às exportações do Mercosul.**

**c) O sistema Anchieta–Imigrantes liga a metrópole de São Paulo à aglomeração industrial da Baixada Santista, passando pelo ABCD, a maior aglomeração industrial da América Latina.**

**d) Na direção do Rio de Janeiro, o eixo da Via Dutra apresenta uma importante aglomeração no município de Guarulhos, interligando os polos industriais de alta tecnologia no Vale do Ribeira Paulista.**

**e) Entre as cidades de Osasco e Carapicuíba, na Grande São Paulo, estrutura-se um importante corredor industrial, atravessado pelo sistema rodoviário Bandeirantes–Anhanguera.**

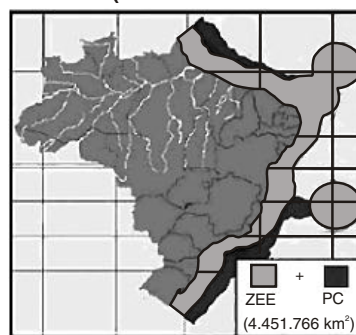
### Resolução:

A observação do mapa do estado de São Paulo acerca da expansão das indústrias permite inferir que a informação correta refere-se ao sistema Anchieta–Imigrantes, que liga a metrópole de São Paulo à aglomeração industrial da Baixada Santista (região metropolitana de Santos), passando pelo ABCD (conurbação de Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema), constituindo-se na maior aglomeração industrial da América Latina.

### Resposta: C

**2** (PUC–Rio) “11 de junho de 2006 – Foi lançado ao mar, no Rio de Janeiro, o gigantesco porta-contêiner Amazônia Azul. A embarcação incorpora a mais avançada tecnologia de construção naval e de controle ambiental (...). Quando o navio entrar em operação no final do ano, a participação da bandeira brasileira no nosso comércio exterior terá atingido o percentual de 40%, o que representa um avanço considerável já que, em 2006, esse percentual não chegava a 3%. Em termos de transporte nacional de mercadorias, as últimas estatísticas são auspiciosas: o modal aquaviário (cabotagem, navegação fluvial e lacustre) igualou-se ao modal rodoviário, ficando a matriz de transportes nacional mais equilibrada e eficiente.” VIDIGAL, A.A.F. et alii. *Amazônia Azul – o mar que nos pertence*. Rio de Janeiro/São Paulo: Editora Record, cap.4, p. 103-127, 2006 (usos do mar).

### Limites da jurisdição brasileira no Oceano Atlântico, a partir da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (ZEE + PC = Amazônia Azul)



ZEE: Zona Econômica Exclusiva (até 200 milhas marítimas)  
PC: Plataforma Continental (até 350 milhas marítimas)

Fonte: <http://www.defesabr.com>

O trecho da reportagem fictícia e o cartograma apresentam uma condição territorial brasileira ainda pouco estudada e explorada pelos gestores públicos e privados do país. Reconhecendo a importância da “Amazônia Azul” subexplorada, responda às questões a seguir.

**a)** Relacione o atraso do modal aquaviário brasileiro às políticas de integração regional adotadas no país, ao longo do século XX.

**Resolução:**

A opção pelo rodoviário como política pública no Brasil, desde os anos de 1930, desviou a atenção dos investidores públicos e privados para os demais meios de transporte. As ferrovias foram gradualmente substituídas e o transporte marítimo manteve o seu perfil colonial: estar voltado, quase que exclusivamente, para o comércio internacional. A partir da década de 1950, os investimentos no setor de transportes foram transplantados quase que totalmente para as rodovias, única e exclusivamente para atender às exigências do setor industrial automobilístico, que era dominado por empresas estrangeiras. Assim, as rodovias tornaram-se mais modernas, os carros, mais baratos e os trens, lentos e ineficientes, além de o grande litoral brasileiro ter sido esquecido como alternativa de transporte inter-regional no país.

**b)** Cite uma consequência desse atraso para o país frente às atuais dinâmicas de investimentos internacionais produtivos na era da globalização.

**Resolução:**

A redução dos investimentos internacionais no país em razão do “custo Brasil” relacionado aos altos custos do transporte rodoviário, o mais elevado depois do transporte aeroviário. A redução no recolhimento de impostos pelo Estado, como impacto direto da diminuição da circulação de bens, mercadorias e serviços no país. A diminuição das exportações brasileiras devido ao alto valor do frete, gerado por um sistema portuário ineficiente e centralizado. O sucateamento da infraestrutura portuária, que não poderá mais suportar o transporte mercante de navios de grande calado, reduzindo o afluxo de bens e mercadorias circulantes a grandes distâncias no país. A redução da frota mercante do país devido à obsolescência do parque industrial instalado destinado à construção naval, afetando milhares de empregos diretos e indiretos.

**c)** Identifique dois usos do mar (além do transporte) que podem ser vitais para o impulsionamento da economia brasileira perante os desafios a serem enfrentados pelo planeta neste século.

**Resolução:**

A exploração de petróleo na plataforma continental e de outros recursos naturais. A pesca e a produção alimentar, a partir dos recursos da fauna e flora marinha. A pesquisa científica voltada para os mais diversos setores da sociedade. A produção de energia. O turismo. O esporte.

**Observação:**

Devemos enfatizar que o projeto apresentado é a Amazônia Azul, ampliação da área da Plataforma Continental.

**Os benefícios do pedágio dentro da cidade**

**3** A prefeitura de uma grande cidade brasileira pretende implantar um pedágio nas suas avenidas principais, para reduzir o tráfego e aumentar a arrecadação municipal. Um estudo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) mostra o impacto de medidas como essa adotadas em outros países.

CINGAPURA – Adotado em 1975, na área central de Cingapura, o pedágio fez o uso de ônibus crescer 15% e a velocidade média no trânsito subir 10 km por hora.

INGLATERRA – Desde 2003, cobra-se o equivalente a 35 reais por dia dos motoristas que utilizam as ruas do centro de Londres. A medida reduziu em 30% o número de veículos que trafegam na região.

NORUEGA – Em 1990, a capital, Oslo, instalou pedágio apenas para aumentar sua receita tributária. Hoje arrecada 70 milhões de dólares por ano com a taxa.

COREIA DO SUL – Desde 1996, a capital, Seul, cobra o equivalente a 4,80 reais por carro que passe por duas de suas avenidas, com menos de dois passageiros. A quantidade de veículos nessas avenidas caiu 34% e a velocidade subiu 10 quilômetros por hora.

“Veja”, 28/6/2006 (com adaptações).

Com base nessas informações, assinale a opção correta a respeito do pedágio nas cidades mencionadas.

**a)** A preocupação comum entre os países que adotaram o pedágio urbano foi o aumento de arrecadação pública.

**b)** A Europa foi pioneira na adoção de pedágio urbano como solução para os problemas de tráfego em avenidas.

**c)** Caso a prefeitura da cidade brasileira mencionada adote a cobrança do pedágio em vias urbanas, isso dará sequência às experiências implantadas sucessivamente em Cingapura, Noruega, Coreia do Sul e Inglaterra.

**d)** Nas experiências citadas, houve redução do volume de tráfego coletivo e individual na proporção inversa do aumento da velocidade no trânsito.

**e)** O número de cidades europeias que já adotaram o pedágio urbano corresponde ao dobro do número de cidades asiáticas que o fizeram.

**Resolução:**

A questão apresentada destaca a adoção de pedágio em alguns países (Cingapura, Inglaterra, Noruega e Coreia do Sul) e faz uma extrapolação na alternativa C: se a prefeitura de uma cidade brasileira decidir adotá-lo, será dada continuidade às experiências postas em prática nas cidades mencionadas. As demais alternativas estão incorretas.

**Resposta: C**

**4** Nestes últimos anos, a movimentação da produção de milhões de toneladas de soja tem requerido cada vez mais velocidade com qualidade e baixos custos, pois o frete é um componente importante no preço final de produtos agrícolas. Pode-se mesmo afirmar que a distribuição seletiva de grandes sistemas de transporte tem provocado profundas transformações no uso do território brasileiro.

Assinale a alternativa que apresenta um título adequado ao texto.

- a) A organização do espaço geográfico é fator importante para o aumento da competitividade do setor agroindustrial.
- b) A cadeia produtiva da soja caracteriza-se pela aliança entre grandes empresas nacionais detentoras de modernas tecnologias.
- c) O crescimento do agronegócio tem provocado fortes impactos geoecológicos no espaço nacional.
- d) A necessidade de aumentar a produtividade agrícola tem elevado o nível tecnológico dos complexos agroindustriais.
- e) A conquista dos novos mercados latino-americanos para produtos como a soja tem sido acompanhada pelo crescimento de meios técnico-científicos.

**Resolução:**

O texto descreve a movimentação da produção de soja e seu deslocamento pelo país, os preços relativos ao produto e seu transporte, gerando competitividade no setor de agronegócios.

**Resposta: A**

**5** 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.

**Resolução:**

São apresentadas afirmações sobre o setor de transportes no Brasil, e a segunda delas está incorreta por considerar o sistema de transportes brasileiro eficiente e a modalidade rodoviária adequada para interligar o país, fatos esses que não correspondem à realidade.

**Resposta: D**

**6** 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 autossuficiência 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.

**Resolução:**

A prioridade para o transporte de cargas no Brasil, através da modalidade rodoviária e sua predominância no setor viário nacional, implicou, necessariamente, em maiores investimentos dos setores governamentais para sua expansão e conservação.

**Resposta: E**

**7** 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 GIANZANTI, 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.

**Resolução:**

A questão refere-se à falta de planejamento urbano, bem como de um sistema de transporte rodoviário adequado, que permita à malha interna e externa do núcleo urbano atender às necessidades de seus habitantes.

**Resposta: D**

## AULA 2

### Transporte hidroviário / corredores de exportação e sistema intermodal

**1** (UFM) A navegação fluvial consome menos energia que os transportes rodoviário e ferroviário, além de ser mais barata e agredir menos o meio ambiente. A baixa participação do transporte fluvial na matriz de transporte brasileira está relacionada:

- (01) ao baixo potencial hidráulico do país;
- (02) ao aproveitamento do potencial hidráulico para a geração de energia;
- (04) à localização dos rios navegáveis distantes das regiões de maior dinamismo econômico;
- (08) ao sistema técnico para o transporte fluvial incompatível com as necessidades do país;
- (16) ao predomínio do comércio exterior sobre o comércio interno.

Soma: 28       $04 + 08 + 16 = 28$

**2** Explique as incorreções das afirmações da questão anterior.

O item 01 é incorreto, pois o Brasil destaca-se entre os países de maior potencial hidráulico do mundo, em face do grande número de rios extensos e caudalosos.

O item 02 é incorreto, pois os rios caudalosos tanto podem ser utilizados para a navegação, quanto para a geração de energia, desde que nas barragens sejam construídas eclusas.

**3** (Fatec) Dos 42.000 km de rios navegáveis no Brasil, apenas 8.500 km são efetivamente utilizados. *Anuário Exame – 2004/05 – infraestrutura*, 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 8.500 km de rios utilizados são os principais responsáveis pelo transporte de produtos industriais do país.

**4** (Unicamp) 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.

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

b) Por que o transporte hidroviário passou a ser valorizado recentemente no Brasil?

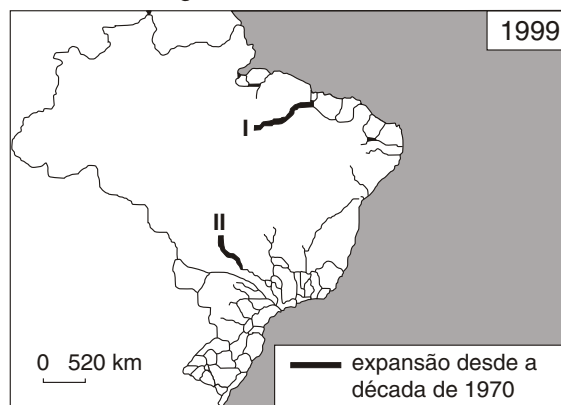
O sistema hidroviário passou a fazer parte da estratégia de investimentos governamentais no setor devido ao crescente aumento da produção agrícola no interior do país, notadamente no Brasil central. Além disso, trata-se de um sistema de baixos custos operacionais e com grande capacidade de carga.

c) Aponte uma facilidade e uma dificuldade de caráter físico-natural ou econômico para a implantação de hidrovias no Brasil.

Facilidades: grandes sistemas hídricos, rios perenes.

Dificuldades: regime tropical sujeito a períodos de baixo volume de água dos rios; predomínio de terrenos acidentados, principalmente no Centro-Sul, onde se concentra a maior produção econômica.

**5** (Fuvest) Observe o mapa e assinale a alternativa que relaciona corretamente a expansão da malha ferroviária no Brasil nas regiões I e II.



	Região I		Região II	
	Produto	Porto	Produto	Porto
a)	Ouro	Belém	Soja	Paranaguá
b)	Ferro	Pecém	Laranja	Santos
c)	Ouro	Itaqui	Laranja	Paranaguá
d)	Ouro	Belém	Soja	S. Sebastião
e)	Ferro	Itaqui	Soja	Santos

**6** (UFU) 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 infraestrutura ferroviária para escoar a produção agrícola com destino às principais cidades brasileiras.

c) Áreas dotadas de infraestrutura 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.

**7** (Fuvest) “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: adaptado da *Receita Federal*, 2004.

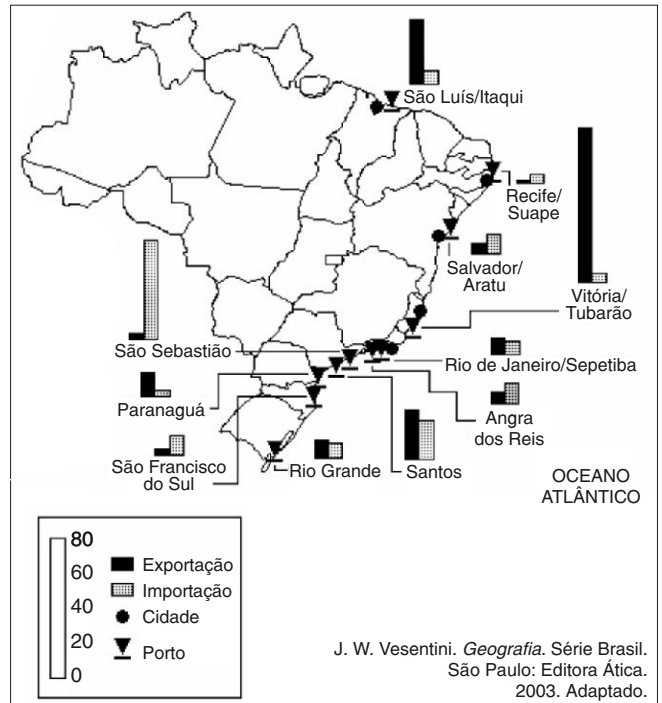
a) Cite duas características geográficas do Centro-Oeste brasileiro que justifiquem a criação de um porto seco.

Posição geográfica no centro da América do Sul, espaço natural vocacional para o desenvolvimento da agropecuária com expansão da produção.

b) Explique.

O crescimento agrícola recente exige a implementação de redes de infraestrutura para dar vazão à produção, atendendo às demandas pela diversidade de produtos e destinos específicos.

**8** (UFRJ) O mapa a seguir ilustra o movimento de exportação e importação dos principais portos brasileiros em 2000.



a) Apresente a razão do predomínio quase absoluto de movimento de exportação nos portos de Itaqui e Tubarão.

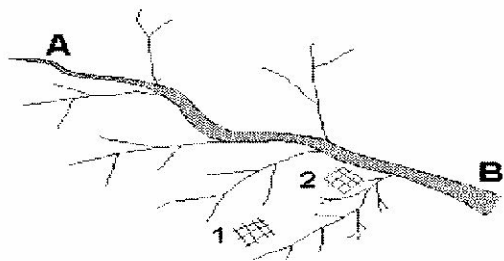
Itaqui e Tubarão são portos caracterizados pela exportação de minério de ferro, a partir da Serra dos Carajás, no estado do Pará, e do Quadrilátero Ferrífero, no estado de Minas Gerais, respectivamente.

b) Explique por que, no porto de Santos, o volume exportado não difere muito do volume importado.

O porto de Santos é responsável pelo escoamento de uma produção diversificada (agrícola e industrial) do Centro-Sul do Brasil. Por Santos também entram grande número de produtos diversificados destinados ao mercado interno de bens de consumo, assim como de equipamentos para o parque industrial brasileiro.

## Exercícios-Tarefa

**1** (Unesp) Observe o esquema e responda.



a) Considerando o início e o final do escoamento das águas, qual a denominação dada, respectivamente, às áreas localizadas próximo das letras A e B? Em qual margem do rio principal a densidade de drenagem é maior?

### Resolução:

A: nascente – alto curso

B: foz – baixo curso

Na margem direita há uma maior densidade de drenagem (maior número de afluentes).

b) Pelas características gerais do esquema acima, onde seria mais viável a implantação de um núcleo urbano: na situação 1 ou 2? Justifique sua resposta.

### Resolução:

A área 2 mostra-se mais viável, pois apresenta um relevo mais baixo, aplainado, o que favorece a implantação de sistemas de transportes, possibilidade de construir uma área portuária e, portanto, maior facilidade de abastecimento. A área 1 está localizada próximo da nascente, ou seja, o relevo é mais elevado onde há captação de água, o que dificultaria a presença de uma cidade.

**2** (PUC–MG) 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.

### Resolução:

A questão menciona projetos do rio São Francisco, incluindo a polêmica transposição. Não houve modernização dos portos mineiros, como é afirmado na alternativa D, e nenhuma garantia foi dada para a realização de tal obra hidráulica.

### Resposta: D

**3** (UFRS) 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 destaca-se pela exportação de produtos industrializados, sendo um dos principais portos brasileiros nessa função.

d) o porto de Belém caracteriza-se pela exportação de castanha, madeira, borracha e bauxita.

e) o porto de Rio Grande, o terceiro em volume de exportação no Brasil, destaca-se pela exportação de calçados, soja e arroz produzidos no Rio Grande do Sul.

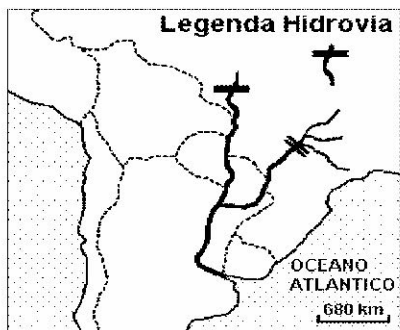
### Resolução:

Quanto às atividades portuárias, a análise das alternativas permite inferir: a alternativa A está incorreta, pois o porto catarinense de Tubarão escoar madeira e produtos industrializados daquele estado; a alternativa B afirma que o Porto de Santos escoar soja, inclusive do Paraguai, mas o principal porto escoador desse produto agrícola é o de Paranaguá (PR); o porto de Rio Grande (RS) não é o terceiro em exportação do Brasil como se afirma na alternativa E. Portanto, a alternativa correta é a D, que apresenta o porto de Belém como exportador de castanha, madeira, borracha e bauxita de Oriximiná (PA).

### Resposta: D



**4** (Fuvest) O cartograma representa a hidrovía Paraná-Paraguai, parcialmente implementada. Para o Brasil, a conclusão da obra:



Adaptado de Bucher, 1994

- a) inviabilizará outras modalidades de transporte, afetando a indústria e o mercado automobilístico.
- b) aumentará as distâncias percorridas e os custos de produtos de exportação, por tratar-se dos mais caros meios de transporte.
- c) poderá afetar o equilíbrio de áreas inundáveis do Pantanal, por necessitar do aprofundamento e alargamento de canais.
- d) inviabilizará financeiramente os terminais portuários do sul do país, pois Paraguai e Bolívia ganharão autonomia marítima.
- e) inviabilizará o aproveitamento do recurso hídrico para outros fins, como a geração de eletricidade.

**Resolução:**

A conclusão da hidrovía Paraná-Paraguai poderá afetar, como apresentado na alternativa C, o equilíbrio das áreas inundáveis do Pantanal, comprometendo dessa maneira a biodiversidade do bioma.

**Resposta: C**

**AULA 3**

**Comércio exterior e geopolítica – Brasil**

**1** (UFSC) Observe atentamente a tabela.

**Comércio exterior brasileiro em 1998**

Principais produtos exportados	
Participação percentual (%) sobre o total das exportações	
Automóveis, veículos de carga, tratores, motores e autopeças	10,8
Minério e semifaturados de ferro	8,8
Soja (farelo, trituração, óleo e demais subprodutos)	7,7
Café cru em grãos	4,6
Calçados e suas partes	2,7
Suco de laranja	2,5
Aviões	2,3
Açúcar	2,1
Outros	58,5

Fonte: MOREIRA, João Carlos; SENE, Eustáquio de. *Geografia para o ensino médio: geografia geral e do Brasil*. São Paulo: Scipione, 2002

Assinale a(s) proposição(ões) correta(s).

- (01) Entre as exportações brasileiras, destacam-se produtos de alto valor, como é o caso dos automóveis, veículos de carga, tratores, motores, autopeças, além de aviões, contrariando o rótulo de que a economia do país é predominantemente exportadora de produtos primários.
- (02) A necessidade de competir no mercado internacional e de equilibrar sua balança comercial exigiu do Brasil uma concentração no volume total das exportações de produtos primários, sem qualquer tipo de beneficiamento.
- (04) A pauta das exportações brasileiras, no final do século XX, permanece praticamente a mesma do período colonial, pois o processo de industrialização modificou muito pouco o rol de produtos exportados.
- (08) As imensas jazidas de ferro encontradas no território nacional tornaram o país um grande exportador desse minério, além de favorecerem a produção brasileira de aço, colocado no mercado internacional a um preço extremamente competitivo.
- (16) A soja e produtos dela derivados mais o suco de laranja correspondem a mais de 10% do total das exportações do Brasil, apesar das barreiras protecionistas criadas por países que resguardam seus mercados internos, subsidiando a produção local.

Soma: 25                      01 + 08 + 16 = 25

**2** (UFSCar) A partir da Conferência Ministerial de Doha (Qatar) em 2001, a Organização Mundial do Comércio tem discutido questões relativas ao comércio de produtos agrícolas. Este tema é de profundo interesse para o Brasil, considerando que a exportação de produtos brasileiros sofre restrições em função da imposição de práticas protecionistas por parte de países importadores.

a) Cite um parceiro comercial do mundo desenvolvido e um produto da agropecuária brasileira envolvido em questões protecionistas com esse parceiro comercial, que prejudicam as exportações brasileiras.

Estados Unidos – açúcar

b) Cite e explique duas práticas de protecionismo adotadas por países ditos desenvolvidos contra países ditos subdesenvolvidos, no âmbito do comércio internacional de produtos agrícolas.

Políticas de subsídios aos produtores para que se estabeleça o controle do volume de produção para flutuação dos preços; barreiras sanitárias contra a entrada de produtos agrícolas e carne.

**3** (FGV) A respeito da criação da Área de Livre Comércio das Américas (Alca), pode-se afirmar que:

**a)** as resistências do Brasil à criação dessa área residem somente em abolir as barreiras não-tarifárias e os efeitos da lei de cotas (ambos impostos pelos EUA), que afetam exclusivamente o setor de suco de laranja.

**b)** a contradição de global trader do Brasil acabou pesando na decisão de o país retirar-se das negociações para a criação dessa área, voltando-se ao fortalecimento do Mercosul.

**c)** a estratégia brasileira tem sido, entre outras medidas, a de resistir à investida norte-americana para acelerar a criação dessa área e de fortalecer o Mercosul, para dialogar com os EUA em posição mais favorável.

**d)** assim como outros países do continente, o Brasil não assumiu compromissos, como o reconhecimento de padrões internacionais de trabalho e a proteção ao meio ambiente.

**e)** setores produtivos do Brasil, como os de calçados, têxteis, siderúrgicos e suco de laranja desejam acelerar a criação dessa área por serem competitivos e não sofrerem sanções tarifárias e da lei de cotas impostas pelos EUA.

**4** (PUC–Rio) Desde as últimas décadas do século XX, o Brasil, diante das novas exigências do comércio global, vem mantendo ou criando estratégias econômicas com o objetivo de aumentar sua participação na economia mundial. Sobre o comércio exterior brasileiro, hoje, não é correto afirmar que:

**a)** as exportações de produtos industrializados superam, em valor, as de produtos agrícolas;

**b)** a valorização do real frente ao dólar aumenta a competitividade das exportações brasileiras;

**c)** os principais importadores dos produtos industrializados brasileiros são os Estados Unidos e a Argentina;

**d)** os *superavits* crescem graças ao aumento das exportações de produtos industrializados e de *commodities*;

**e)** as ações políticas mais agressivas aumentaram as relações comerciais com a Índia, a África do Sul, os países do Oriente Médio e a China.

**5** (UEM) Assinale o que for correto sobre a economia brasileira.

(01) O *deficit* da balança comercial indica que o valor das importações excedeu o valor das exportações.

(02) O Plano Real promoveu a abertura do mercado estrangeiro aos produtos nacionais e a taxação dos produtos estrangeiros. O fato resultou em barateamento dos produtos brasileiros, com um correspondente encarecimento dos produtos importados.

(04) As altas taxas de juros dos empréstimos bancários inibem os investimentos produtivos, tanto nas atividades agropecuárias como nas atividades industriais.

(08) Os portos de Santos, do Rio de Janeiro e de São Luís integram-se a corredores de exportação.

(16) A taxação dos produtos importados é uma medida protecionista, pois torna os produtos estrangeiros mais caros e menos competitivos, quanto ao preço, frente aos

produtos nacionais. A política de substituição de importações, implantada por volta de 1930, no Brasil, baseou-se nesse princípio.

(32) Em uma economia de mercado de cunho liberal, as barreiras protecionistas do mercado interno são rompidas, levando, por exemplo, à abolição de barreiras tarifárias e de cotas de importação.

(64) No contexto do Mercosul, o Brasil exporta produtos principalmente para a Argentina e importa bens principalmente do Paraguai e do Chile.

Soma: 61                      01 + 04 + 08 + 16 + 32 = 61

**6** (Unifesp) Nas últimas décadas, as Forças Armadas brasileiras alteraram a distribuição do efetivo militar no país. Isso decorre da:

**a)** crise do Mercosul e do retorno das tensões entre vizinhos da bacia do Prata, como a Argentina e o Uruguai.

**b)** legalização dos partidos de esquerda na década de 1980, que eliminou as guerrilhas revolucionárias que agiam nos centros urbanos do país.

**c)** identificação de pontos do narcotráfico na faixa litorânea do país, para atender o intenso fluxo de turistas estrangeiros.

**d)** maior tolerância ao capital internacional desde o início da ditadura militar, agravada pela globalização da economia.

**e)** escolha da Amazônia para instalar uma estrutura de vigilância e defesa frente a ameaça de ocupação externa.

**7** (UFSCar) O Estado é o grande agente modificador do espaço geográfico na atualidade.

**a)** Explique o que é Estado e faça uma distinção entre Estado e governo.

Estado é uma instituição política, social e jurídica reconhecida pela comunidade internacional, dotada de três elementos que lhe são essenciais: população, território e governo próprio (soberania). Governo é o conjunto de pessoas que em determinado tempo ocupam posição de autoridade dentro do Estado, revezando-se regularmente, enquanto o Estado perdura por muito mais tempo.

**b)** Por que o Estado é o principal (e quase exclusivo) ator nas relações geopolíticas internacionais?

Porque cabe ao Estado representar a soberania nacional na defesa do seu território, além de ser responsável pela definição de sua atuação nas relações políticas e militares internacionais.

**8** (UERJ) “Apesar da falta de verbas, Calha Norte é ampliado. Brasília. O governo decidiu ampliar a presença militar na região Norte do país. O presidente Lula, atendendo a pedido do ministro da Defesa aumentou a área de atuação do Programa Calha Norte, criado em 1985. O número de municípios atingidos pelo programa saltará de 74 para 151. A linha de fronteira incluída no Calha Norte aumentará de 7.400 quilômetros para cerca de 11 mil quilômetros. A área total do Calha Norte será de 2,5 milhões de quilômetros quadrados, que representam 25,6% do território nacional”. Adaptado de *O Globo*, 10/1/2003.

Com base na reportagem acima, cite

**a)** dois objetivos do governo brasileiro ao ampliar o Programa Calha Norte.

Evitar a ação de contrabandistas; combater a ação do narcotráfico; preservar a soberania nacional na exploração dos recursos naturais da região; evitar a atuação de grupos guerrilheiros dos países vizinhos, em particular da Colômbia.

**b)** dois fatores, ligados à organização espacial da região, que dificultam a eficácia do programa.

Rede urbana incompleta; redes de transporte precárias; baixa densidade demográfica; redes de comunicação insuficientes; floresta pluvial que dificulta a locomoção.

**9** (Puccamp) “No Brasil, a fronteira é um espaço ainda não estruturado, gerador de realidades novas e dotado de elevado potencial político. O dado fundamental da ‘fronteira’ é sua potencialidade: dependendo da forma de apropriação das terras livres, das relações sociais e dos tipos e interesses dos agentes sociais aí constituídos ter-se-á a formação de projetos políticos distintos.”

Está implícito no texto que a fronteira é:

**a)** uma região estratégica tanto para o Estado como para o capital, que se empenham em sua rápida estruturação e integração ao espaço global.

**b)** um esforço de iniciativa privada, no sentido de garantir a efetiva ocupação do espaço e deste modo inserir o país na Nova Ordem Mundial.

**c)** um fenômeno isolado que, neste final de século, representa uma ação geopolítica de interesse do Estado.

**d)** a mais importante alternativa para o desenvolvimento de latifúndios e grandes empresas agroindustriais.

**e)** sinônimo de terras devolutas cuja apropriação é franqueada a pioneiros.

## Exercícios-Tarefa

**1** (ESPM) Em 2004 o Brasil obteve duas importantes vitórias no âmbito da Organização Mundial de Comércio. Os produtos e os respectivos protagonistas envolvidos nesta disputa são:

**a)** Soja – China; trigo – Canadá;

**b)** Café – Colômbia; trigo – União Europeia;

**c)** Aço – Estados Unidos; eletrodomésticos – Argentina;

**d)** Algodão – Estados Unidos; açúcar – União Europeia;

**e)** Açúcar – União Europeia; cacau – Estados Unidos.

### Resolução:

O Brasil, no que se refere ao comércio exterior, defendeu-se de acusações de prática de *dumping*, feitas pelos Estados Unidos e União Europeia, em várias retaliações, obtendo sucesso nas questões que envolveram o algodão e o açúcar.

### Resposta: D

**2** (UFPE) As exportações do Brasil para a China bateram um recorde histórico em julho de 2006. A balança bilateral reverteu os saldos negativos ou de baixo valor registrados até maio desse ano e atingiu o *superavit* de US\$ 413 milhões de julho, com exportações de US\$ 1,7 bilhão e importações de US\$ 653 milhões.

A maior pauta de exportações, feitas pelo Brasil, para aquele país asiático, refere-se aos seguintes produtos:

**a)** petróleo, computadores e medicamentos genéricos.

**b)** soja, minério de ferro e petróleo.

**c)** soja, carvão mineral e açúcar.

**d)** açúcar, álcool e cacau.

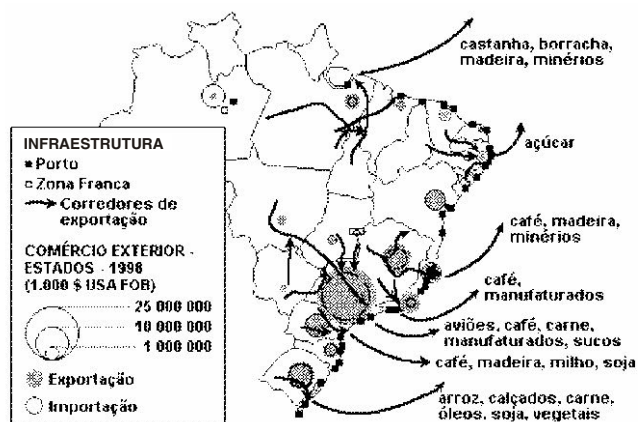
**e)** minério de ferro, álcool e açúcar.

### Resolução:

Brasil e China mantêm importantes relações de parceria comercial. Dos produtos exportados pelo Brasil, destacou-se a soja, o minério de ferro e o petróleo.

### Resposta: B

**3** (UEG)



Fonte: MARTINELLI, M. *Atlas geográfico: natureza e espaço da sociedade*. São Paulo: Editora do Brasil, 2003, p.31.



### Resolução:

Destacam-se como destino das exportações brasileiras a União Europeia, os Estados Unidos, países da Ásia e da América Latina. Quanto ao saldo da balança comercial, os maiores são os da União Europeia, Mercosul, América Latina e Estados Unidos.

### Resposta: D

**6** (UFSM) “A viagem terminou num lugar que seria exagero chamar de cidade. Por convenção ou comodidade, seus habitantes teimavam em situá-lo no Brasil; ali, nos confins da Amazônia, três ou quatro países ainda insistem em nomear fronteira um horizonte infinito de árvores; naquele lugar nebuloso e desconhecido para quase todos os brasileiros, um tio meu, Hanna, combateu pelo Brasão da República Brasileira.”

No trecho de *Relato de um Certo Oriente*, de Milton Hatoum, a referência à “fronteira” associa-se à (ao):

- a) perspectiva de considerar o Oriente um espaço bem delimitado geograficamente.
- b) preocupação de caráter ecológico, denunciada pela precária marcação de limites.
- c) confinamento de imigrantes, particularmente sírio-libaneses, praticado pelo Brasil naquela época.
- d) percepção de um espaço flutuante com limites imprecisos.
- e) legislação de que os limites são demarcados pelos próprios habitantes, no caso, indígenas e seringueiros.

### Resolução:

O trecho de *Relato de um Certo Oriente*, de Milton Hatoum, faz referência ao termo “fronteira” como um espaço flutuante, de limites imprecisos.

### Resposta: D

**7** (UFSM) Leia o texto:

“Os ataques terroristas de 11.9.2001 aos Estados Unidos provocaram a abertura de uma discussão sobre os efeitos do terrorismo na globalização(...) O professor John Gray culpou a globalização pela ofensiva terrorista e previu o seu definhamento (...) à semelhança do comunismo (...).”

“Globalização solidária.” *O Estado de S. Paulo*, 31/10/2001 *apud* MOREIRA, I.

*O espaço geográfico: geografia geral e geografia do Brasil*. São Paulo: Ática, 2002. p. 61.

O texto relaciona o terrorismo à globalização, prevendo o enfraquecimento desse processo. A luta antiterror poderá **não** ter sucesso a longo prazo, se

- I. os Estados Unidos e os países aliados a eles continuarem a impor ao sistema global um único modelo de civilização.
- II. não for considerada a interdependência do mundo contemporâneo nem as profundas diferenças étnicas, religiosas, sociais e políticas.

III. a globalização não contribuir para uma melhor qualidade de vida dos participantes do sistema mundial.

Está(ão) correta(s):

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

### Resolução:

Remontando aos ataques terroristas ocorridos em 2001 nos Estados Unidos, o texto apresenta os efeitos do terrorismo na globalização. Prevê o enfraquecimento da globalização, caso não haja sucesso na luta antiterror. Os itens I, II e III apontam o que não contribuiria para o sucesso desse empreendimento.

### Resposta: E

**8** Com relação à Amazônia, considere as seguintes afirmativas, assinalando-as com V (verdadeiro) ou F (falso).

( ) A questão de soberania nacional do Brasil e dos países da região é constantemente discutida. Na verdade, já existe uma presença militar externa na Amazônia, imposta pelo Plano Colômbia, que permite aos EUA o fornecimento de assessores e material bélico para o combate ao narcotráfico e à guerrilha.

( ) A pressão internacional fez com que o Brasil resolvesse o problema ambiental na Amazônia a partir da adoção de formas racionais de exploração da natureza, baseadas em tecnologias não predatórias que preservam o equilíbrio ambiental.

( ) Os núcleos urbanos na Amazônia brasileira representam pouco mais de 5% da área florestal, o que evita agressões decorrentes das construções civis, pavimentações, depósitos de lixo e emissões de esgotos sem tratamento.

( ) O direito de usar o potencial genético das espécies encontradas na Amazônia é amplamente debatido. No Brasil, entretanto, a maior parte do conhecimento científico sobre a floresta é gerado por nações estrangeiras, e os medicamentos produzidos com a flora brasileira não representam pagamentos ao Brasil ou às comunidades que vivem na floresta.

Com base nas informações anteriores e em seus conhecimentos, indique a alternativa que apresenta a sequência correta.

- a) V, F, V e F.
- b) F, F, V e V.
- c) F, V, V e F.
- d) V, V, F e F.
- e) V, F, F e V.

### Resolução:

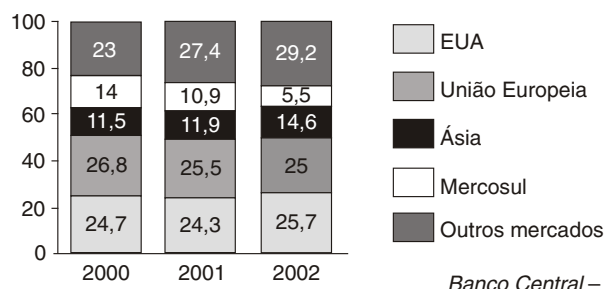
Quanto ao primeiro item incorreto, sobre a pressão internacional: a Amazônia é objeto de pirataria e uso indiscriminado e irracional de recursos por parte de grupos internacionais, o que tem suscitado críticas.

Quanto ao outro item incorreto: os núcleos urbanos, na verdade, estão se acentuando, comprometendo o ambiente.

### Resposta: E

**9** (Unesp) O gráfico representa a evolução das exportações brasileiras no período 2000-2002.

**EVOLUÇÃO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA OS PRINCIPAIS MERCADOS (EM %)**



Analise-o e, considerando os principais mercados compradores, assinale a alternativa que contém as alterações mais significativas verificadas no período.

- a) Predomínio de exportações para o Mercosul e diminuição dos mercados asiáticos.
- b) Aumento do total exportado para os Estados Unidos e União Europeia, em detrimento da participação de produtos brasileiros nos outros mercados do mundo.
- c) Diminuição das exportações para o Mercosul e aumento da participação de produtos brasileiros nos mercados asiáticos.
- d) Perfeito equilíbrio nos percentuais exportados para os vários mercados compradores da Ásia, tanto no ano 2000 como em 2002.
- e) Manutenção dos mercados compradores do Mercosul e diminuição dos mercados asiáticos.

**Resolução:**

O gráfico que representa a evolução das exportações brasileiras para os principais mercados mostra a diminuição das exportações para países do Mercosul e aumento da participação de produtos brasileiros nos mercados asiáticos.

**Resposta: C**