

ROTEIRO DE ESTUDO/ATIVIDADES

UME: IRMÃO JOSÉ GENÉSIO

ANO: 7º - COMPONENTE CURRÍCULAR: Geografia

Nome: Sônia Tomazo

PERÍODO DE: 14/09/2020 a 25/09/2020

Meios de Transporte no Brasil

Antes de mais nada, vale lembrar as categorias existentes para os meios de transporte, são classificadas segundo o local em que ocorrem:

- **Transporte Terrestre:** realizado pela terra, sendo classificados em: rodoviário (rodovias), metroviário (metro vias) e ferroviário (ferrovias).
- **Transporte Aquático:** Também chamado de “Aquaviários”, ocorrem nas **hidrovias** (vias de água), sendo classificadas em: marítimos (mar), fluviais (rios) e lacustre (lagos e lagoas)
- **Transporte Aéreo:** realizado pelas aerovias (vias no ar), como os aviões, helicópteros, balões, dentre outros.
- **Transporte Duto viário:** também chamado de “transporte tubular”, ocorre por meio de tubos (dutos).



O Brasil é um país com dimensões continentais, apresentando uma larga extensão norte-sul, além de uma grande distância no sentido Leste-Oeste em sua porção setentrional. Por esse motivo, é necessária uma ampla rede articulada que ligue os diferentes pontos do território nacional a fim de propiciar o melhor deslocamento de pessoas e mercadorias.

Além disso, para que o país possa ampliar as exportações, importações e, principalmente, os investimentos estrangeiros, é necessário que os meios de transporte ofereçam condições para que os empreendedores tanto do meio agrário quanto do meio industrial possam ter condições de exercer suas funções sociais. No Brasil, a estratégia principal foi a de priorizar a estruturação do sistema rodoviário – sobretudo a partir do Governo JK – em detrimento da construção de ferrovias e hidrovias, que só recentemente vêm recebendo maiores investimentos.



As rodovias no Brasil

O **transporte rodoviário** no Brasil foi – e ainda é – o meio responsável pela maior parte dos fluxos de bens e pessoas no país, que priorizou a sua construção para favorecer as empresas estrangeiras do setor automobilístico e promover a entrada delas no país. A expectativa era estruturar o modal rodoviário a fim de propiciar a construção de polos industriais de automóveis no Brasil com o objetivo de ampliar a geração de empregos, embora hoje as indústrias desse setor empreguem cada vez menos trabalhadores, em função das novas tecnologias fabris.

Outra característica da implantação das rodovias no Brasil foi a integração das diferentes partes do território brasileiro, que concentrou seus investimentos nas regiões litorâneas. Esse quadro começou a mudar ao longo do século XX, destacando-se a construção da capital Brasília. Assim, rodovias como Belém-Brasília, Cuiabá-Porto Velho e tantas outras tinham como preocupação estabelecer a ligação entre pontos e localidades até então desconectados.

A grande crítica a essa dinâmica questiona a opção por rodovias, algo não muito recomendado para países com larga extensão territorial, como o Brasil. Em geral, as estradas costumam ter um custo de manutenção mais elevado do que outros meios de transporte, como o ferroviário e o hidroviário, além de um maior gasto com combustíveis e veículos. Em virtude dos elevados custos e da política neoliberal de redução dos gastos públicos em investimentos estruturais, iniciou-se uma campanha de privatização das rodovias, que encontrou o seu auge na década de 1990, mas que ainda ocorre atualmente através de concessões públicas.

Apesar disso, a qualidade das rodovias no Brasil é bastante ruim, além da larga quantidade de estradas não pavimentadas. Elas oneram os gastos públicos, que muitas vezes não conseguem atender às necessidades principais, fator que não se modifica nem com as privatizações, uma vez que as concessões costumam ocorrer apenas com as estradas que já estão prontas e estruturadas.

As ferrovias no Brasil

O [transporte ferroviário](#) no Brasil foi predominante até o final do século XIX, quando estruturava os deslocamentos de mercadorias da economia cafeeira, sendo, por essa razão, bastante consolidado na região Sudeste. As ferrovias, apesar dos elevados custos em suas construções, possuem baixos gastos em manutenção, o que não impediu que, de 1950 até os dias atuais, várias delas fossem sucateadas e até desativadas.

Além disso, existem várias ferrovias no Brasil em construção, mas que as obras se encontram inacabadas, muito embora os recentes investimentos por meio do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) trabalhem para modificar esse cenário. A principal ferrovia no Brasil em construção é a Ferrovia Norte-Sul, que já possui algumas áreas concluídas e em operação (ou com uso e operação a serem efetuados em breve).

Após a privatização de boa parte das ferrovias nacionais na década de 1990 e da derrocada da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), empresa estatal responsável por administrá-las, a participação das ferrovias no Brasil até aumentou, apesar de atender interesses e deslocamentos muito específicos e limitados. Ainda hoje, a malha ferroviária nacional concentra-se nas regiões Sul e Sudeste.



As hidrovias no Brasil

O [transporte hidroviário](#) é o que possui a menor representatividade e participação nos sistemas de deslocamento nacional, o que é uma grande contradição, haja vista o grande potencial que o país possui para esse modal. No Brasil, a rede hidroviária é muito ampla e muitos rios são navegáveis sem sequer exigir a construção de grandes empreendimentos e estruturas, como obras de correção e instalação de equipamentos.

Uma justificativa para a negligência de investimentos nas hidrovias brasileiras é a existência de muitos rios de planalto, que são mais acidentados e exigem mais obras de correção para facilitar o transporte. Os rios de planície, mais facilmente navegáveis, encontram-se em áreas afastadas dos grandes centros econômicos.

Por outro lado, cita-se a concentração de investimentos em rodovias em áreas onde o mais indicado seria o investimento em hidrovias, cujo exemplo mais notório é o caso da Transamazônica, uma estrada construída quase que paralelamente ao rio Amazonas, de fácil navegação.

No entanto, a partir dos anos 1980 e sobretudo após a criação do Mercosul, que passou a exigir mais das hidrovias para a integração do Cone Sul, os investimentos públicos nessa área elevaram-se, mas ainda são insuficientes. As principais hidrovias do Brasil são a Tietê-Paraná, a do Rio São Francisco, a do Amazonas, entre outras.

Em resumo, o que se percebe é que os meios de transporte no Brasil precisam de diversificação para que haja menos dependência das rodovias nos deslocamentos de mercadorias e pessoas. Em geral, é necessária a instalação de uma matriz multimodal, ou seja, com vários sistemas de transportes diferentes integrados. Outra necessidade é uma maior integração rumo ao oeste do país, principalmente em direção aos países sul-americanos e ao Oceano Pacífico, com vistas a ampliar as trocas comerciais dentro do continente e em direção aos países asiáticos.

Atividades

1. O Brasil é um país de dimensões continentais, o que eleva a importância de uma articulada rede de transporte que integre de maneira eficaz e pouco onerosa todas as áreas habitadas e de uso do espaço geográfico no país. Nesse sentido, o sistema de transporte mais utilizado para deslocamento de cargas e serviços é o:

- a) rodoviário b) ferroviário c) hidroviário d) aeroviário e) marítimo

2. As ferrovias no Brasil estão geograficamente concentradas:

- a) na região Nordeste, como resultado das políticas coloniais de transportes das commodities aqui cultivadas pela metrópole.
b) na região Sudeste, em razão das estruturas instaladas no auge da economia cafeeira.
c) no Centro-Oeste, como uma obra de promoção da política da Marcha para o Oeste.
d) no Sul, para atender os interesses das oligarquias gaúchas.
e) em todo o litoral, como herança da concentração populacional nessa faixa do país.

3. O transporte rodoviário é uma modalidade de transporte:

- a) Fluvial b) Duto viário c) Terrestre d) Aéreo e) Marítimo

4. A matriz de transporte é diversificada, sendo que cada modalidade apresenta pontos positivos e negativos. Marque a alternativa que indica uma das maiores vantagens do transporte rodoviário.

- a) Ele apresenta baixos custos para viagens de longas distâncias.
b) A construção e a manutenção das rodovias possuem baixos valores.
c) Ele é dinâmico e ágil, sendo muito prático para percorrer pequenas distâncias.
d) Sua capacidade de transporte de carga é bem maior se comparada às outras modalidades.
e) A manutenção dos veículos é inexistente.