

MEIOS DE TRANSPORTE

Neste bloco será dada continuidade aos tópicos previstos no edital, com enfoque nos meios de transporte. O objetivo é compreender como o Brasil orientou e desenvolveu suas políticas relacionadas a esse setor. O país enfrenta diversos problemas estruturais e é conhecido por apresentar gargalos que encarecem produtos, provocam acidentes em rodovias e elevam o custo dos seguros de frete. Os impactos decorrentes da infraestrutura – ou da falta dela – são expressivos para a economia nacional.

Nas últimas décadas, têm sido implementadas políticas que contemplam outros modais além do rodoviário, com destaque para os investimentos em ferrovias. É importante ressaltar que muitos projetos de construção de novas ferrovias esbarram em questões relacionadas ao licenciamento ambiental, o que evidencia a dificuldade em compatibilizar o desenvolvimento econômico com a preservação ambiental. Além disso, há desafios para atender à demanda dos inúmeros projetos existentes no país.

Ao tratar da evolução dos meios de transporte no Brasil, cabe lembrar o contexto histórico de sua formação.

EVOLUÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE NO BRASIL

Período Colonial (1500–1822)

Durante o período colonial, iniciado em 1500, os portugueses permaneceram afastados das terras brasileiras por aproximadamente 34 anos, sem demonstrar interesse efetivo pela colônia. Somente quando franceses, holandeses e ingleses passaram a manifestar interesse pela região é que Portugal assumiu uma posição mais firme, declarando oficialmente sua posse sobre o território brasileiro.

- Predomínio de transportes naturais e rudimentares: uso de rios navegáveis (hidrovias naturais), animais de carga e caminhos abertos por indígenas e tropeiros.

Obs.: Os tropeiros, responsáveis por conduzir tropas de animais, abriram inúmeras picadas e estradas.

- Objetivo principal: escoamento da produção agrícola e mineral para o litoral e o exterior.
- Exemplo: uso das estradas de tropeiros (como o Caminho do Ouro) para transportar ouro e gado.

Império e Primeira República (1822–1930)

- Expansão ferroviária (século XIX) Início em 1854, com a Estrada de Ferro Mauá, no Rio de Janeiro.



5m

A primeira ferrovia do país foi a Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em 1854. O projeto teve como principal idealizador Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, um dos maiores entusiastas do desenvolvimento industrial e econômico brasileiro no século XIX. Embora seu projeto de industrialização não tenha prosperado plenamente – já que a industrialização efetiva ocorreu apenas no governo de Getúlio Vargas, na década de 1930 – a Estrada de Ferro Mauá representou um marco importante no processo de modernização do país.

- Objetivo: conectar áreas de produção agrícola (café, açúcar, algodão) aos portos.
- Modelo desconectado e periférico: linhas curtas, voltadas à exportação, com pouca integração entre si.
- Financiamento majoritariamente estrangeiro (ingleses).

A ferrovia foi construída no Rio de Janeiro, com o objetivo de facilitar o escoamento da produção, especialmente do café, que se consolidou como o principal produto da economia brasileira a partir da segunda metade do século XIX. O café financiou diversos setores econômicos e impulsionou tanto o desenvolvimento industrial quanto a expansão dos meios de transporte, em especial as ferrovias, muitas delas financiadas por capitais ingleses. Além das ferrovias, o país também contou com a navegação interior como meio importante de transporte e integração territorial.

- Navegação interior: Importante na Amazônia e no Pantanal.
 - Uso do rio Amazonas e de afluentes como eixos estruturantes de transporte regional.

Na região Norte do Brasil, é comum o uso de transportes hidroviários. Um exemplo dessa realidade pode ser observado em Belém, onde é frequente o deslocamento por lanchas entre o continente e as ilhas próximas, como a Ilha do Combu. Essa prática integra naturalmente o cotidiano dos habitantes da região. Dentro dos biomas da Floresta Amazônica e do Pantanal, há um predomínio do transporte fluvial, com ampla utilização de rios navegáveis.

Entre os principais rios da Bacia Amazônica, destacam-se o Rio Negro, o Rio Solimões, o Rio Tapajós, o Rio Madeira e o Rio Xingu, todos de grande importância para o escoamento da produção local e o transporte de passageiros. Nessa dinâmica, são comuns as balsas, que devem ser fiscalizadas por órgãos competentes, como a Marinha do Brasil. Contudo, o sistema hidroviário também enfrenta problemas relacionados à segurança, havendo registros de assaltos a embarcações cometidos por grupos criminosos conhecidos como “ratos do rio”, que atuam de forma semelhante a piratas, atacando balsas e roubando cargas.



10m

ERA VARGAS E O NACIONAL-DESENVOLVIMENTISMO (1930–1960)

- Rodoviarismo como política de Estado

- Forte incentivo à infraestrutura rodoviária com Getúlio Vargas e principalmente com Juscelino Kubitschek (Plano de Metas).

O governo de Getúlio Vargas, e posteriormente o de Juscelino Kubitschek, promoveram significativos investimentos na estrutura rodoviária nacional. Nenhum presidente investiu tanto em rodovias quanto Juscelino Kubitschek.

A construção de Brasília simbolizou essa política, com a abertura de oito rodovias radiais ligando a nova capital a diversas regiões do país. Durante seu governo, instalaram-se no Brasil importantes indústrias automobilísticas, como a Ford, a General Motors (GM), a Willys e a Volkswagen, todas incentivadas pelo presidente. Para garantir a venda dos automóveis produzidos, o governo comprometeu-se com a ampliação da malha rodoviária nacional.

- Construção da Rodovia Belém-Brasília, símbolo da interiorização do território.
- Incentivo à indústria automobilística (1956): instalação da Volkswagen, Ford, GM, etc.
- A lógica do rodoviarismo substitui o projeto ferroviário.

Juscelino Kubitschek concedeu fortes incentivos às indústrias automobilísticas, favorecendo a entrada de empresas como a Volkswagen, a Ford, a General Motors e a Willys no mercado brasileiro. A partir desse momento, iniciou-se um processo de desarticulação do sistema ferroviário nacional.

- Desarticulação ferroviária

A partir da década de 1970, as ferrovias entraram em obsolescência, e nas décadas de 1980 e 1990 a atenção concentrou-se na expansão da malha rodoviária.

- Enfraquecimento do sistema de trens e abandono de trechos menos lucrativos.

Com o Plano de Metas e a construção de Brasília, o sistema rodoviário consolidou-se como o principal modal de transporte do país. Ainda assim, na região Norte, o transporte hidroviário manteve-se predominante devido às características geográficas e ambientais da região.

Durante o governo militar, houve a tentativa de construção da Rodovia Transamazônica, que parte de Cabedelo, na Paraíba, e tem como destino Lábrea, no Amazonas. Grande parte dessa rodovia, contudo, permanece sem pavimentação. Apenas 12,8% de todas as rodovias brasileiras são asfaltadas, o que evidencia a precariedade da infraestrutura nacional e o impacto negativo sobre a geração de empregos, o escoamento da produção, o custo dos produtos e as oportunidades de desenvolvimento econômico.

Em suma, com o avanço da malha rodoviária, o transporte rodoviário passou a substituir o ferroviário, intensificando a desarticulação das ferrovias.

PERÍODO MILITAR (1964–1985)

- Integração nacional pela malha rodoviária

No período militar, destacaram-se ainda a construção da BR-230 (Transamazônica) e da BR-163, rodovias que cortam o país em diferentes direções – a primeira, de leste a oeste, e a segunda, de norte a sul.

- Criação da Transamazônica (BR-230) e BR-163, como parte do plano de ocupação da Amazônia Legal.
- Forte ligação com o projeto de segurança nacional e geopolítica (Calha Norte, “integrar para não entregar”).

Os militares demonstravam forte preocupação com a Amazônia, o que levou à criação do Programa Calha Norte, voltado à ocupação e vigilância da faixa de fronteira com a Venezuela, a Guiana e o Suriname.

- Avanço da aviação
 - Expansão da infraestrutura aeroportuária e crescimento da aviação comercial.

Nesse mesmo período, observaram-se avanços significativos na aviação nacional, com a consolidação da Embraer como importante indústria produtora de aeronaves reconhecidas internacionalmente pela qualidade e tecnologia. O Brasil, desde Santos Dumont, é reconhecido por sua expertise na aviação.

REDEMOCRATIZAÇÃO E NEOLIBERALISMO (1988–2000)

- Crise do transporte ferroviário
 - A partir dos anos 1990, privatização de ferrovias (RFFSA) e concessão a empresas privadas (ex.: ALL, FCA).
 - Desmonte da malha ferroviária de passageiros.
- Ênfase no transporte rodoviário urbano e interurbano
 - Crescimento da frota de ônibus e carros, agravando congestionamentos, poluição e acidentes.
 - Falta de investimentos estruturantes em transporte coletivo.

Com a redemocratização, o país passou a adotar políticas de caráter neoliberal, promovendo a privatização e a concessão de ferrovias e rodovias para a iniciativa privada por períodos de 20 a 30 anos. Paralelamente, verificou-se um aumento expressivo na frota de automóveis e ônibus, o que agravou os congestionamentos, a poluição atmosférica e sonora, além do número de acidentes.

A carência de investimentos estruturantes em transporte coletivo tornou-se um problema recorrente. O transporte público, especialmente o eletrificado – como o metrô –, representa uma das soluções mais eficientes e sustentáveis para o deslocamento populacional nos centros urbanos, atendendo às demandas do mundo moderno. No entanto, os investimentos nesse setor ainda são reduzidos no Brasil.

BRASIL CONTEMPORÂNEO (ANOS 2000 EM DIANTE)

- Tentativas de retomada ferroviária
 - Projetos como Ferrovia Norte-Sul, Ferrogrão, Transnordestina – voltados para cargas, não passageiros.
 - Problemas de financiamento, licenciamento ambiental e judicializações.

A partir dos anos 2000, o Brasil tem buscado retomar o desenvolvimento das ferrovias. Entre os principais projetos em andamento, destaca-se a Ferrovia Norte-Sul, que passa próxima a Brasília, no município de Anápolis, onde se localiza o Porto Seco. Essa ferrovia tem início em Açailândia, no Maranhão, e percorre o país em direção ao sul, passando pelos estados do Tocantins e de Goiás.

Outro projeto relevante é a Ferrogrão, localizada no Mato Grosso, voltada para o transporte de grãos, como soja e milho. Há também a Transnordestina, voltada para o transporte de cargas na região Nordeste. Todas essas ferrovias enfrentam dificuldades para sair do papel, principalmente por falta de recursos financeiros e problemas de financiamento. Soma-se a isso o excesso de emendas parlamentares destinadas a finalidades secundárias, enquanto projetos essenciais ao desenvolvimento regional permanecem paralisados.

Além disso, existem entraves relacionados ao licenciamento ambiental e à judicialização, movida por comunidades tradicionais, proprietários rurais ou outros grupos que se sintam prejudicados.

TRANSPORTE METROPOLITANO E MOBILIDADE URBANA

No contexto urbano, destaca-se o transporte metropolitano e a mobilidade sustentável, com propostas de ampliação das ciclovias e incentivo aos modais não motorizados.

- Investimentos em metrôs, VLTs e corredores de ônibus BRT em grandes cidades.
- Impulsionados por megaeventos (Copa 2014, Olimpíadas 2016).
- Mobilidade sustentável
 - Aumento de ciclovias, incentivo à modais não motorizados.
 - Políticas recentes voltadas à transição energética, veículos elétricos e descarbonização.

 Dados atuais e desafios	
Modal	% de participação no transporte de cargas
Rodoviário	Aproximadamente 65%
Ferroviário	Aproximadamente 20–25%
Hidroviário	Menos de 5%, embora subutilizado
Aéreo	Irrelevante para cargas, relevante para passageiros em grandes distâncias

Apesar disso, o modal rodoviário ainda predomina no país, seguido pelo ferroviário, enquanto o transporte hidroviário representa menos de 5% do total nacional.

O transporte hidroviário não é viável em todas as regiões, devido às condições geográficas e de relevo. As regiões Sul e Sudeste, por exemplo, apresentam limitações naturais que exigiriam a construção de diversas eclusas, tornando inviável a implementação de hidrovias em larga escala. Esse tipo de transporte é mais adequado às regiões amazônica e pantaneira.



DIRETO DO CONCURSO

01. (PROVA: QUADRIX/2024/CREFITO/8ª REGIÃO (PR)/TÉCNICO DE SUPORTE DE TI) Quanto ao uso da energia no Brasil, julgue o item

O carro elétrico no Brasil é mais ambientalmente sustentável que o europeu, devido à matriz energética brasileira ser pautada substancialmente em fontes renováveis.



Quanto ao uso da energia no Brasil, destaca-se que o carro elétrico brasileiro é mais ambientalmente sustentável do que o europeu. Isso se deve ao fato de a matriz energética brasileira ser majoritariamente composta por fontes renováveis, como hidrelétricas, eólicas e solares. Já na Europa, grande parte da energia elétrica ainda é gerada por meio da queima de combustíveis fósseis.

Portanto, o carro elétrico brasileiro é considerado mais limpo, pois utiliza energia proveniente, em sua maior parte, de fontes sustentáveis.

GABARITO

01. C

Este material foi elaborado pela equipe pedagógica do Gran Concursos, de acordo com a aula preparada e ministrada pela professora Rebecca Caroline Rocha de Souza Guimarães.

A presente gravação tem como objetivo auxiliar no acompanhamento e na revisão do conteúdo ministrado na videoaula. Não recomendamos a substituição do estudo em vídeo pela leitura exclusiva deste material.
