

CÓD: OP-053JN-24 7908403547753

MINAS GERAIS ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS S.A

Ensino Fundamental

Auxiliar de Serviços Gerais, Capineiro, Jardineiro, Oficial de Manutenção Predial, Porteiro/Vigia, Carregador, Viverista, Almoxarife, Auxiliar de Cozinha, Auxiliar de Cozinha Industrial, Operador de Caldeira, Operador de Cargas, Coveiro, Vigia Motorizado, Agente de Serviço de Parque-Habilitado AB, Frentista, Copeiro/Garçom, Agente de Serviço de Parque Não Habilitado

EDITAL MGS Nº 07/2023

ÍNDICE

Língua Portuguesa

| 1. | Compreensão e interpretação de textos | 5 |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2. | Tipologia textual | 12 |
| 3. | Ortografia | 21 |
| 4. | Acentuação | 22 |
| 5. | Morfologia | 23 |
| 6. | Uso do sinal de crase | 30 |
| 7. | Sintaxe | 31 |
| 8. | Pontuação | 33 |
| 9. | Concordância nominal e verbal | 34 |
| | | |
| M | atemática | |
| 1. | Operações com números naturais e fracionários. Adição, subtração, multiplicação e divisão | 41 |
| 2. | Sistemas de medidas: tempo, comprimento, capacidade, massa, quantidade | 51 |
| Co | nhecimentos Gerais | |
| 1. | Geografia do Brasil e do Estado de Minas Gerais: Formação do território. Geografia física: relevo, clima, vegetação, hidrografia. Geografia humana: aspectos econômicos, sociais e culturais. | 53 |

Nos séculos XVIII e XIX, a constituição do território começou a se consolidar com a ocupação da imensa frente amazônica. Por motivações mais políticas do que econômicas — a defesa do território contra incursões de corsários estrangeiros -, a região passou a ser ocupada com a instalação de fortes e missões, acompanhando o curso do rio Amazonas e alguns de seus afluentes. Esse avanço ocorreu inclusive sobre domínios espanhóis, que estavam mais interessados no ouro e na exploração dos nativos do México e do Peru e em rotas comerciais do mar do Caribe (América Central) e no rio da Prata, na parte mais meridional da América do Sul.

A dinamização das fronteiras amazônicas ocorreu mais efetivamente com o surto da borracha, no fim do século XIX e início do século XX. O desenvolvimento da indústria automobilística justificava a demanda por borracha par a fabricação de pneus. Esse período curto, mas virtuoso, foi responsável pela atração de mais de 1 milhão de nordestinos, que fugiam da terrível seca que se abateu sobre o sertão nordestino em 1877.

Os períodos econômicos indicados, em seus momentos de apogeu e crise, contribuíram para determinar um processo de regionalização do território, marcando a diferenciação de áreas. Ao mesmo tempo, contribuíram para a integração territorial.



Café, Ferrovias, Fábricas e Cidades

O enredo de formação do território brasileiro culminou, ainda no século XIX, com a economia cafeeira e a constituição de um núcleo econômico no Sudeste do país. A cultura do café, em sua origem próxima à cidade do Rio de Janeiro, expandiu-se pelo vale do rio Paraíba do Sul para os estados de São Paulo e de Minas Gerais. Mas foi no planalto ocidental paulista, sobre os solos férteis de terra roxa (do italiano *rossa*, que significa vermelha), que o café mais se desenvolveu. Em torno desse circuito econômico, foram construídas as ferrovias para escoar o produto do interior paulista ao porto de Santos. No caminho, São Paulo, a pequena vila do final do século XIX, foi crescendo rapidamente, transformando-se em sede de empresas, bancos e serviços diversos e chegando a sediar a nascente industrialização do país. O Rio de Janeiro, já na época um núcleo urbano considerável, também veio a exercer esse papel.

décadas de 1930-40. Porém, este desenvolvimento continuou restrito aos grandes centros urbanos da região sudeste, provocando uma grande disparidade regional.

Durante este período, a indústria também se beneficiou com o final da Segunda Guerra Mundial (1939-45), pois, os países europeus, estavam com suas indústrias arrasadas, necessitando importar produtos industrializados de outros países, entre eles o Brasil.

Com a criação da Petrobrás (1953), ocorreu um grande desenvolvimento das indústrias ligadas à produção de gêneros derivados do petróleo (borracha sintética, tintas, plásticos, fertilizantes, etc.).

Período JK

Durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 -1960) o desenvolvimento industrial brasileiro ganhou novos rumos e feições. JK abriu a economia para o capital internacional, atraindo indústrias multinacionais. Foi durante este período que ocorreu a instalação de montadoras de veículos internacionais (Ford, General Motors, Volkswagen e Willys) em território brasileiro.

Últimas décadas do século XX

Nas décadas 70, 80 e 90, a industrialização do Brasil continuou a crescer, embora, em alguns momentos de crise econômica, ela tenha estagnado. Atualmente o Brasil possui uma boa base industrial, produzindo diversos produtos como, por exemplo, automóveis, máquinas, roupas, aviões, equipamentos, produtos alimentícios industrializados, eletrodomésticos, etc. Apesar disso, a indústria nacional ainda é dependente, em alguns setores, (informática, por exemplo) de tecnologia externa.

Dados atuais

- Felizmente, o Brasil está apresentando, embora pequena, recuperação na produção industrial. De acordo com dados do IBGE, divulgados em 1 de fevereiro de 2019, a indústria brasileira apresentou crescimento de 1,1% em 2018.

Estrutura fundiária do Brasil

A estrutura fundiária corresponde ao modo como as propriedades rurais estão dispersas pelo território e seus respectivos tamanhos, que facilita a compreensão das desigualdades que acontecem no campo. A desigualdade estrutural fundiária brasileira configura como um dos principais problemas do meio rural, isso por que interfere diretamente na quantidade de postos de trabalho, valor de salários e, automaticamente, nas condições de trabalho e o modo de vida dos trabalhadores rurais.

No caso específico do Brasil, uma grande parte das terras do país se encontra nas mãos de uma pequena parcela da população, essas pessoas são conhecidas como latifundiários. Já os minifundiários são proprietários de milhares de pequenas propriedades rurais espalhadas pelo país, algumas são tão pequenas que muitas vezes não conseguem produzir renda e a própria subsistência familiar suficiente.

Diante das informações, fica evidente que no Brasil ocorre uma discrepância em relação à distribuição de terras, uma vez que alguns detêm uma elevada quantidade de terras e outros possuem pouca ou nenhuma, esses aspectos caracterizam a concentração fundiária brasileira.

É importante conhecer os números que revelam quantas são as propriedades rurais e suas extensões: existem pelo menos 50.566 estabelecimentos rurais inferior a 1 hectare, essas juntas ocupam no país uma área de 25.827 hectares, há também propriedades de tamanho superior a 100 mil hectares que juntas ocupam uma área de 24.047.669 hectares.

Outra forma de concentração de terras no Brasil é proveniente também da expropriação, isso significa a venda de pequenas propriedades rurais para grandes latifundiários com intuito de pagar dívidas geralmente geradas em empréstimos bancários, como são muito pequenas e o nível tecnológico é restrito diversas vezes não alcançam uma boa produtividade e os custos são elevados, dessa forma, não conseguem competir no mercado, ou seja, não obtêm lucros. Esse processo favorece o sistema migratório do campo para a cidade, chamado de êxodo rural.

A problemática referente à distribuição da terra no Brasil é produto histórico, resultado do modo como no passado ocorreu a posse de terras ou como foram concedidas.

A distribuição teve início ainda no período colonial com a criação das capitanias hereditárias e sesmarias, caracterizada pela entrega da terra pelo dono da capitania a quem fosse de seu interesse ou vontade, em suma, como no passado a divisão de terras foi desigual os reflexos são percebidos na atualidade e é uma questão extremamente polêmica e que divide opiniões.

Agricultura no Brasil atual

Atualmente, a agricultura no Brasil é marcada pelo processo de mecanização e expansão das atividades em direção à região Norte.

A atividade do setor agrícola é uma das mais importantes da economia brasileira, pois, embora componha pouco mais de 5% do PIB brasileiro na atualidade, é responsável por quase R\$100 bilhões em volume de exportações em conjunto com a pecuária, segundo dados da Secretaria de Relações Internacionais do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SRI/Mapa). A produção agrícola no Brasil, portanto, é uma das principais responsáveis pelos valores da balança comercial do país.

Ao longo da história, o setor da agricultura no Brasil passou por diversos ciclos e transformações, indo desde a economia canavieira, pautada principalmente na produção de cana-de-açúcar durante o período colonial, até as recentes transformações e expansão do café e da soja. Atualmente, essas transformações ainda ocorrem, sobretudo garantindo um ritmo de sequência às transformações técnicas ocorridas a partir do século XX, como a mecanização da produção e a modernização das atividades.

A modernização da agricultura no Brasil atual está diretamente associada ao processo de industrialização ocorrido no país durante o mesmo período citado, fator que foi responsável por uma reconfiguração no espaço geográfico e na divisão territorial do Brasil. Nesse novo panorama, o avanço das indústrias, o crescimento do setor terciário e a aceleração do processo de urbanização colocaram o campo economicamente subordinado à cidade, tornando-o dependente das técnicas e produções industriais (máquinas, equipamentos, defensivos agrícolas etc.).

Podemos dizer que a principal marca da agricultura no Brasil atual — e também, por extensão, a pecuária — é a formação dos complexos agrícolas, notadamente desenvolvidos nas regiões que englobam os estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Nesse contexto, destacam-se a produção de soja, a carne para exportação e também a cana-de-açúcar, em razão do aumento da necessidade nacional e internacional por etanol.

as grandes empresas desenvolveram uma nova forma de trabalhar no campo, incentivando o pequeno e o médio produtor a produzir para eles.

Êxodo rural

O **êxodo rural** corresponde ao processo de migração em massa da população do campo para as cidades, fenômeno que costuma ocorrer em um período de tempo considerado curto, como o prazo de algumas décadas. Trata-se de um elemento diretamente associado a várias dinâmicas socioespaciais, tais como a urbanização, a industrialização, a concentração fundiária e a mecanização do campo.

Um dos maiores exemplos de como essa questão costuma gerar efeitos no processo de produção do espaço pode ser visualizado quando analisamos a conjuntura do **êxodo rural no Brasil**. Sua ocorrência foi a grande responsável pela aceleração do processo de urbanização em curso no país, que aconteceu mais por valores repulsivos do que atrativos, isto é, mais pela saída de pessoas do campo do que pelo grau de atratividade social e financeira das cidades brasileiras.

O êxodo rural no Brasil ocorreu, de forma mais intensa, em apenas duas décadas: entre 1960 e 1980, mantendo patamares relativamente elevados nas décadas seguintes e perdendo força total na entrada dos anos 2000. Segundo estudos publicados pela Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária), o êxodo rural, nas duas primeiras décadas citadas, contribuiu com quase 20% de toda a urbanização do país, passando para 3,5% entre os anos 2000 e 2010.1

De acordo com o Censo Demográfico de 2010 divulgado pelo IBGE, o êxodo rural é, realmente, desacelerado nos tempos atuais. Em comparação com o Censo anterior (2000), quando a taxa de migração campo-cidade por ano era de 1,31%, a última amostra registrou uma queda para 0,65%. Esses números consideraram as porcentagens em relação a toda a população brasileira.

Se considerarmos os valores do êxodo rural a partir do número de migrantes em relação ao tamanho total da população residente no campo no Brasil, temos que, entre 2000 e 2010, a taxa de êxodo rural foi de 17,6%, um número bem menor do que o da década anterior: 25,1%. Na década de 1980, essa taxa era de 26,42% e, na década de 1970, era de 30,02%. Portanto, nota-se claramente a tendência de desaceleração, ao passo que as regiões Centro-Oeste e Norte, até mesmo, apresentam um pequeno crescimento no número de habitantes do campo.

Os principais fatores responsáveis pela queda do êxodo rural no Brasil são: a quantidade já escassa de trabalhadores rurais no país, exceto o Nordeste, que ainda possui uma relativa reserva de migrantes; e os investimentos, mesmo que tímidos, para os pequenos produtores e agricultores familiares. Existem, dessa forma, vários programas sociais do governo para garantir que as pessoas encontrem melhores condições de vida no campo, embora esses investimentos não sejam considerados tão expressivos.

Entre os efeitos do êxodo rural no Brasil, podemos destacar:

 Aceleração da urbanização, que ocorreu concentrada, sobretudo, nas grandes metrópoles do país, sobretudo as da região sudeste ao longo do século XX. Essa concentração ocorreu, principalmente, porque o êxodo rural foi acompanhado de uma migração interna no país, em direção aos polos de maiores atratividades econômicas e com mais acentuada industrialização;

- Expansão desmedida das periferias urbanas, com a formação de habitações irregulares e o crescimento das favelas em várias metrópoles do país;
- Aumento do desemprego e do emprego informal: o êxodo rural, acompanhado do crescimento das cidades, propiciou o aumento do setor terciário e também do campo de atuação informal, gerando uma maior precarização das condições de vida dos trabalhadores. Além disso, com um maior exército de trabalhadores de reserva nas cidades, houve uma maior elevação do desemprego;
- Formação de vazios demográficos no campo: em regiões como o Sudeste, o Sul e, principalmente, o Centro-Oeste, formaram-se verdadeiros vazios demográficos no campo, com densidades demográficas praticamente nulas em várias áreas.

Já entre as causas do êxodo rural no Brasil, é possível citar:

- Concentração da produção do campo, na medida em que a menor disponibilidade de terras proporciona maior mobilidade da população rural de média e baixa renda;
- Mecanização do campo, com a substituição dos trabalhadores rurais por maquinários, gerando menos empregos no setor primário e forçando a saída da população do campo para as cidades;
- Fatores atrativos oferecidos pelas cidades, como mais empregos nos setores secundário e terciário, o que foi possível graças ao rápido – porém tardio – processo de industrialização vivido pelo país na segunda metade do século XX.

Agronegócio e a produção agropecuária brasileira

O agronegócio, que atualmente recebe o nome de agrobusiness (agronegócios em inglês), corresponde à junção de diversas atividades produtivas que estão diretamente ligadas à produção e subprodução de produtos derivados da agricultura e pecuária.

Quando se fala em agronegócio é comum associar somente a produção in natura, como grãos e leite, por exemplo, no entanto esse segmento produtivo é muito mais abrangente, pois existe um grande número de participantes nesse processo.

O agronegócio deve ser entendido como um processo, na produção agropecuária intensiva é utilizado uma série de tecnologias e biotecnologias para alcançar níveis elevados de produtividade, para isso é necessário que alguém ou uma empresa forneça tais elementos.

Diante disso, podemos citar vários setores da economia que faz parte do agronegócio, como bancos que fornecem créditos, indústria de insumos agrícolas (fertilizantes, herbicidas, inseticidas, sementes selecionadas para plantio entre outros), indústria de tratores e peças, lojas veterinárias e laboratórios que fornecem vacinas e rações para a pecuária de corte e leiteira, isso na primeira etapa produtiva.

Posteriormente a esse processo são agregados novos integrantes do agronegócio que correspondem às agroindústrias responsáveis pelo processamento da matéria-prima oriunda da agropecuária.

A agroindústria realiza a transformação dos produtos primários da agropecuária em subprodutos que podem inserir na produção de alimentos, como os frigoríficos, indústria de enlatados, laticínios, indústria de couro, biocombustíveis, produção têxtil entre muitos outros.

A produção agropecuária está diretamente ligada aos alimentos, processados ou não, que fazem parte do nosso cotidiano, porém essa produção é mais complexa, isso por que muitos dos itens

Este processo de globalização trata-se de um desenvolvimento da economia mundial, ou, pelo contrario, trata-se de um resultado intrínseco e necessário do desenvolvimento e expansão das economias modernas baseadas na produção para o mercado. Existe também o processo objetivo de integração econômica, de expansão espacial das economias e de geração e aprofundamento de interdependências que tentam transformar as dinâmicas globais que gera as dinâmicas locais e particulares que permanecem.

No entanto considerar um fator importante em que assenta todo o processo de globalização, e que é a existência de uma referência monetária. Este processo de globalização começa com o aparecimento da moeda e expande a utilização desta e se fixam as formas e as regras pelas quais é reconhecida como referencia comum

Com o aparecimento de formas e funções ao sistema monetário internacional atual, longo e complexo foi o processo de evolução da economia mundial e diversas dinâmicas impulsionaram a integração das diferentes economias locais. É fundamental neste processo e que determinou a passagem a uma nova fase de evolução da economia mundial em que as dinâmicas de globalização claramente se tornaram dominantes.

Mingst (2009, p. 265) diante dessas circunstancias descreve as seguintes palavras:

Nos derradeiros do século XX, crenças sobre a teoria econômica convergiram. Os princípios do liberalismo econômico mostraram-se eficientes para elevar o padrão de vida dos povos no mundo inteiro. As alternativas radicais que foram criadas para promover o desenvolvimento econômico não mostraram ser viáveis, ainda que as alternativas de capitalismo de estado tenham continuado atrativas para alguns estados.

Contudo, essa divergência não significou a ausência de conflito sobre questões da economia política internacional. A globalização econômica resultante do triunfo do liberalismo econômico tem enfrentado vários desafios.

A década de 70 do século XIX deve ser entendida como um período fundamental de evolução da economia mundial que marca a passagem de uma fase inicial de processo de globalização, isso poderá designar o inicio de uma globalização primitiva, para uma fase de globalização efetiva, onde se estende até a atualidade. É importante que não se misture economia global com o conceito de economia mundial, a economia global não tende coincidir com economia mundial, ela deve ser entendida na sua dimensão qualitativa, enquanto espaço econômico e de outras realidades econômicas, nestes aspectos a globalização transforma a economia mundial numa economia global. O surgimento da economia global não vem marcar o esgotamento do processo de globalização, mas sim a entrada de uma nova fase que terá suas fases de desenvolvimento.

Assim, diante de suas diferentes fases é possível distinguir a sucessão de algumas grandes fases deste processo, a primeira delas corresponde aos primórdios da globalização, é a fase pré-economia que podemos chamar de *globalização primitiva*.

A segunda vai do inicio da década de 70 ate o inicio da 1ª Guerra Mundial, é a fase que representa à economia global e coincide com o sistema monetário, é a chamada globalização clássica. A terceira é marcada regressão do funcionamento dos sistemas e das instituições econômicas internacionais, é a fase que designamos globalização interrompida. A quarta fase apresenta uma dupla lógica de integração econômica global, com a cisão da economia

mundial, com dois sistemas econômicos rivais, o sistema de economia de mercado e o de direção central, onde ambos procuram estender a sua área de influencia, a esta fase chamamos de *globalização rival*. A quinta fase vai de 1971 a 1989, fundamentalmente o que determina esta fase é a recomposição das relações de força a nível internacional, impulsionada por crises econômicas internacionais, fase esta que se denomina fase da *globalização liberal*. E então a sexta fase que caracteriza o retorno da economia mundial a uma lógica única de integração global, que se sobrepõe às lógicas nacionais ou mesmo regionais de equilíbrio interno e externo, chamamos esta de *globalização uniforme*.

Contudo, esta evolução do processo de globalização considerando evidencias aos seus marcadores genéticos e suas dinâmicas de transformação, fatores que darão forma e base para a sustentação atual. Com essa ideia podemos observar que este processo de globalização constitui uma maior tendência do desenvolvimento das economias de mercado, podendo então sofrer com crises econômicas profundas ou de relações de forças internacionais. Vale ressaltar a importância de distinguir globalização, enquanto processo histórico que encontra-se no século XVI, na sequencia da integração geográfica mundial, as suas bases de desenvolvimentos modernos, da economia global, que só tem existência efetiva a partir do século XIX.

Podendo então dar formas as dinâmicas de transformação da economia global resultando de modo como se articulam historicamente a sustentação das relações econômicas internacionais.

Conforme visto, há vários conceitos e abordagens acerca dos processos de globalização das relações sociais, abordagens estas que diferenciam entre si a definição, escala, cronologia, impacto. Muitos dos argumentos são generalizados, há uma ênfase em alguns aspectos sejam eles cultural, econômico, histórico, político, algo de sumo importância principalmente quando se vê questões fundamentais que se encontram em jogo neste conceito chamado globalização.

O maior efeito ocorrido nas ultimas décadas tem sido o crescimento do mercado por todo o mundo, como consequências de transnacionalização dos mercados. As mudanças trazidas pelos processos globalizantes dos mercados, com sua força atual dada pelo avanço tecnológico.

Assim, neste circulo vicioso que os Estados menos desenvolvidos social e economicamente se encontram nesses três primeiros anos do século XXI divididos entre as necessidades de prestigiar uma economia globalizada, com o retrocesso do trabalho para atração de investimentos a fim de propiciar o crescimento econômico, e, o dever de corrigir as distorções que o mercado global tende a produzir diante da fragilidade crescente por esse retrocesso nas questões sociais.

A globalização, no entanto, não perdoa as incertezas e as indecisões, é capaz de transnacionalizar mercados, tecnologias, culturas, valores, com a queda das fronteiras nacionais, mundializa também as crises.

Um fenômeno decorrente dos avanços tecnológicos e das telecomunicações, um conjunto de ações políticas econômicas e culturais que objetivam a integração do mundo todo permitindo a transmissão de informações com extrema rapidez de uma parte a outra do planeta. Protocolo de Integração Educacional para o Prosseguimento de Estudos de Pós-Graduação nas Universidades dos Países Membros do Mercosul, 1996; No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 2, de 14 de janeiro de 1999, e promulgado por meio do decreto número 3 194, de 5 de outubro de 1999

Protocolo de Ushuaia, 1998; No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 452, de 14 de novembro de 2001 e promulgado através de decreto número 4 210, de 24 de abril de 2002.

Protocolo de Olivos, 2002; aprimorou o Protocolo de Brasília mediante a criação do Tribunal Arbitral Permanente de Revisão do Mercosul. Esse tribunal passou a revisar laudos expedidos pelos Tribunais Arbitrais, em caso de contestação. Seus árbitros são nomeados por um período de dois anos, com possibilidade de prorrogação. As decisões deste tribunal têm caráter obrigatório para os Estados envolvidos nas controvérsias, não estão sujeitas a recursos ou revisões e, em relação aos países envolvidos, exercem força de juízo. No Brasil, este protocolo foi registrado através do decreto legislativo número 712, de 15 de outubro de 2003, e promulgado por meio do decreto número 4 982, de 9 de fevereiro de 2004.

Protocolo de Assunção sobre o Compromisso com a Promoção e Proteção dos direitos Humanos no Mercosul, 2005; No Brasil, este protocolo foi registrado através do decreto legislativo número 592, de 27 de agosto de 2009 e promulgado por meio do decreto número 7 225, de 1 de julho de 2010.

Protocolo Constitutivo do Parlamento do Mercosul, 2005; No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 408, de 12 de setembro de 2006 e promulgado por meio do decreto número 6 105, de 30 de abril de 2007.

Protocolo de Adesão da República Bolivariana de Venezuela ao Mercosul, 2006; Protocolo válido em razão da suspensão da República do Paraguai. No Brasil, este protocolo foi registrado através do decreto legislativo número 936, de 16 de dezembro de 2009 e promulgado por meio do decreto número 3 859, de 6 de dezembro de 2012.

Alguns protocolos não receberam esta aprovação e, por este motivo, são chamados de protocolos pendentes. No entanto, outros protocolos aprovados por decreto legislativo foram aprimorados posteriormente, tendo assim, sua validade revogada:

Protocolo de Brasília, 1991; foi revogado com a assinatura do Protocolo de Olivos em 2002. Modificou o mecanismo de controvérsias inicialmente previsto no Tratado de Assunção, disponibilizando a utilização de meios jurídicos para a solução de eventuais disputas comerciais. Estipulou a utilização do recurso de arbitragem como forma de assegurar ao comércio regional estabilidade e solidez. Definiu prazos, condições de requerer o assessoramento de especialistas, nomeação de árbitros, conteúdo dos laudos arbitrais, notificações, custeio das despesas, entre outras disposições. No Brasil, este protocolo foi registrado através do decreto legislativo número 88, de 01 de dezembro de 1992, e decreto número 922, de 10 de setembro de 1993.

Alguns dados demográficos, econômicos e geográficos do Mercosul

- População: 300 milhões de habitantes (estimativa 2017)
- Comércio entre os países: US\$ 37,9 bilhões (em 2016)
- Área total: 14.869.775 km²
- PIB: US\$ 4,7 trilhões (estimativa 2017)
- PIB per capita: US\$ 15.680 (estimativa 2017)

- IDH: 0.767 (índice de desenvolvimento humano alto) - Pnud

O MERCOSUL oferece ao Brasil a possibilidade de se tornar o líder de uma região com um PIB da ordem de grandeza de US\$ 4,7 trilhões; sem conflitos étnicos, de fronteira, religiosos, históricos ou culturais: com sistemas financeiros relativamente desenvolvidos: uma tradição capitalista de décadas; um parque industrial de porte razoável; consumo de massa; e uma considerável demanda reprimida, visto se tratar de uma região com uma renda per capita média, porém com bolsões de pobreza expressivos e portanto com grande potencial de expansão de consumo. O MERCOSUL é o grande expoente brasileiro no cenário internacional, nas relações econômicas e até mesmo políticas, possibilitando uma maior estrutura de negociação ao gozar do status de bloco econômico, é visto, por muitos, como uma forma de fugir da gigantesca influência dos Estados Unidos na América Latina que é uma constante preocupação no que diz respeito a manter tradições e costumes culturais singulares dos latinos.

Integração regional Brasil e América Latina é muito baixa

Países poderiam aproveitar melhor o aumento de barreiras entre EUA e China se houvesse um comércio interregional mais estruturado

Enquanto as incertezas no cenário externo aumentam devido às tensões comerciais entre Estados Unidos e China, apesar da trégua temporária de 90 dias acordada no encontro do G2 (grupo das 19 maiores economias desenvolvidas e emergentes do planeta mais a União Europeia), especialistas alertam para a falta de integração do Brasil com os países vizinhos, que poderia ser uma forma de proteção para a região, de acordo com levantamento feito pelo Instituto de Pesquisa Econômica Avançada (Ipea) e a Comissão Econômica pra a América Latina (Cepal), ligada à Organização das Nações Unidas (ONU).

"Temos um quadro de integração regional que não é muito satisfatório. Ele é muito baixo. Aproximadamente, apenas 18% do comércio dos países latino americanos é intrarregional nos últimos anos. Ainda que ele tenha melhorado um pouco entre 2005 e 2011, que foram os melhores anos para o comércio na região e o Brasil aumentou sua participação, mas, nos últimos anos, esse comércio intrarregional voltou a diminuir". (Pedro Silva Barros - pesquisador do Ipea Pedro Silva Barros).

O pesquisador lembrou que um dos maiores desafios para o aumento dessa integração regional é a infraestrutura precária assim como a falta de garantias para o comércio intrarregional e a desorganização das cadeias de valor. "A estruturação das cadeias de valor não compreende nossa região como espaço de articulação. Nesse sentido, o Estado pode atuar para estruturar melhor essas cadeias", disse ele, lembrando que boa parte das exportações brasileiras na região é de manufaturas e, no setor de serviços, a participação do Brasil cresce em uma velocidade muito lenta. O técnico destacou que a Zona Franca de Manaus poderia ser um catalisador do comércio intrarregional, contudo, está longe de cumprir essa função. "A Suframa é um polo industrial que foi estruturado como agência de desenvolvimento regional, mas não cumpre o seu papel", lamentou.

De acordo com o representante da área de Assuntos Econômicos da Cepal em Santiago, José Duran, destacou que o índice de comércio intrarregional ficou em 17,2% das exportações totais da América Latina, em 2017, dos quais 54% do valores das trocas en-

O geógrafo Milton Santos chama de «rugosidades» essas formas espaciais produzidas para atender necessidades do passado, mas que resistiram aos processos de transformação social e econômico e continuam a desempenhar um papel ativo no presente. É o que ocorre, por exemplo, com as redes nacionais de transporte - espelhos dos diferentes modelos de organização da economia que se sucederam ao longo da história de um país.

No Brasil, as rodovias dominam a matriz de transportes. O sistema rodoviário responde por 59% da matriz, em contraste com os 24% das ferrovias e os 17% das hidrovias e outros meios somados. Para efeitos de comparação com o Brasil, um país também de dimensões continentais como o Canadá tem 46% de ferrovias, 43% de rodovias e 11% de hidrovias e outros. A opção pelas rodovias, responsáveis pelos elevados custos de deslocamento que vigoram no país, foi realizada no contexto da acelerada industrialização que teve lugar em meados do século passado.



Ferrovia Transiberiana - maior ferrovia do mundo, corta a Rússia de leste a oeste

No final do século XIX e início do século XX, porém, o modelo de transporte adotado no Brasil contemplava, basicamente, as necessidades da economia agroexportadora. Nesse período, o trem era o meio de transporte mais típico. O traçado das redes regionais interligava as áreas produtoras de mercadorias tropicais aos portos, pelos quais a produção era escoada para o mercado externo. No caso da malha ferroviária paulista, que estava a serviço do café, havia uma abertura em leque para as terras do interior e um afunilamento na direção do Porto de Santos.

Essas redes configuravam as estruturas de "bacia de drenagem", pois se destinavam a escoar produtos minerais e agrícolas para os portos, de onde eles seguiam rumo aos mercados internacionais. Os planos de desenvolvimento de transportes visavam integrar as ferrovias com as hidrovias, uma vez que os rios eram bastante utilizados para a circulação regional. Um plano esboçado pelo engenheiro militar Eduardo José de Moraes ainda no século XIX tinha como objetivo criar um sistema hidroviário integrado.





BR-230 (Transamazônica) - Trecho entre Altamira e Marabá, no Pará

A situação da maior parte da malha ferroviária brasileira também é bastante precária. Enquanto a maioria dos países desenvolvidos dispõe de um sistema ferroviário moderno, que permite tráfego das locomotivas de até 300 km/h, os trilhos no Brasil têm mais de 100 anos, e por eles passam trens vagarosos.

Além disso, muitos trechos da malha foram cercados por cidades: um levantamento feito pela MRS Logística, que opera a malha sudeste da antiga Rede Ferroviária Federal, aponta a existência de 11.000 cruzamentos com estradas no Brasil. A necessidade de desacelerar nos trechos próximos a cidades e estradas obriga os trens de carga brasileiros a andarem numa velocidade de 25 km/h, ao passo que em outros países a velocidade média é de 80 km/h.



Grande parte da rede ferroviária do Brasil encontra-se sucateada

Atualmente, onze linhas férreas estão convertidas em atrações turísticas. A maior delas, com 664 km de extensão é a que liga a capital do Espírito Santo, Vitória, à capital mineira. A menor, com somente 4 km, fica na cidade do Rio de Janeiro: o Trenzinho do Corcovado.

Em muitos casos, a transformação de trechos ferroviários desativados em caminhos turísticos foi iniciativa dos apaixonados por trens; gente que gostava de ver as locomotivas correr sobre os trilhos e lembrar com saudade da época áurea do transporte ferroviário de passageiros no país. Reunidos em associações, esses militantes preservam a memória ferroviária brasileira, recuperam locomotivas e vagões e procuram colocá-los novamente em atividade.



Trem Turístico puxado por uma "Maria Fumaça" que liga São João Del Rey a Tiradentes - MG

Algumas rodovias brasileiras desempenharam (e ainda desempenham) papel estratégico na integração do território nacional.

O Nordeste e o Sul do país foram conectados ao Sudeste por meio da BR-116 e, depois, da BR-101. Nas décadas de 1950 e 1960, as capitais do Centro-Oeste e Brasília foram ligadas ao Sudeste.

Em seguida, Brasília e Cuiabá tornaram-se os trampolins para a integração da Amazônia com o restante do território brasileiro. Os eixos principais foram a BR-153 (Belém-Brasília) e a BR-364, que parte de Mato Grosso e abre caminho para Rondônia e o Acre. Um eixo secundário é a BR-163 (Cuiabá-Santarém), cuja pavimentação se interrompe antes da divisa setentrional de Mato Grosso e só é retomada nas proximidades de Santarém.



Trecho da BR-010 (Belém-Brasília) em Dom Eliseu (PA)

Os investimentos não estão ocorrendo apenas no ramo ferroviário. Desde 2007, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) está preparando uma espécie de "PAC das hidrovias", que prevê investimentos de até R\$ 18 bilhões nos próximos anos.

A mais importante entre essas obras é a ampliação da Hidrovia Tietê-Paraná. A intenção do governo é ampliar o trecho navegável, dos atuais 800 para 2.000 km. A capacidade de transporte de carga aumentaria de 5 milhões para 30 milhões de toneladas por ano. Outra vantagem é que a hidrovia terminaria a uma distância de apenas 150 km do Porto de Santos (hoje essa distância é de 310 km).



HidroviaTietê-Paraná

A segunda obra em análise é a ampliação da Hidrovia do Tocantins-Araguaia. O primeiro trecho da obra contempla a construção da eclusa de Tucuruí, que dará ao Rio Tocantins 700 km navegáveis. No futuro, pretende-se fazer mais três eclusas, elevando a distância navegável para 2.200 km.

O terceiro projeto trata-se do projeto da implantação da Hidrovia Teles Pires-Tapajós, que demandará investimentos de R\$ 5 bilhões para ampliar a navegabilidade do rio de 300 km para 1.500 km.



Hidrovia Tocantins-Araguaia