

Geografia Urbana e Seus Fenômenos

Exercícios

1. (ENEM) O quadro apresenta as 10 cidades mais populosas do mundo em 1900 e os resultados de projeções das populações para 2001 e 2015.

1900	Pop.*	2001	Pop.*	2015	Pop.*
Londres	6,6	Tóquio	29	Tóquio	29
Nova York	3,4	Cidade do México	18	Bombaim	26
Paris	2,7	São Paulo	17	Lagos, Nigéria	25
Berlim	1,9	Bombaim	17	São Paulo	20
Chicago	1,7	Nova York	16	Karachi, Paquistão	19
Viena	1,7	Xangai	14	Dacar, Bangladesh	19
Tóquio	1,5	Los Angeles	13	Cidade do México	19
Wuhan, China	1,5	Lagos, Nigéria	13	Xangai	18
Filadélfia	1,3	Calcutá	13	Nova York	18
São Petersburgo	1,3	Buenos Aires	12	Calcutá	17

* em milhões de habitantes. Revista "Veja", 24 de janeiro de 2001.

As variações populacionais apresentadas no quadro permitem observar que:

- as maiores cidades do mundo atual devem crescer mais nos primeiros 15 anos deste século do que cresceram em todo o século XX.
- atualmente as cidades mais populosas do mundo pertencem aos países subdesenvolvidos.
- Tóquio, que hoje é a maior cidade do mundo, no início do século XX ainda não era considerada uma grande cidade.
- no início do século XX, as cidades com mais de 1 milhão de habitantes estavam localizadas em países que hoje são desenvolvidos.
- o crescimento populacional das grandes cidades, nas primeiras décadas do século XXI, ocorrerá principalmente nos países hoje subdesenvolvidos.

2. (ENEM) Dados do Censo Brasileiro 2000 mostram que, na última década, o número de favelas tem crescido consideravelmente, com significativa alteração na sua distribuição pelas regiões do País.

Considerando a dinâmica migratória do período, pode-se afirmar que esse processo está relacionado:

- ao declínio acentuado da industrialização no Sudeste, que deslocou grandes parcelas da população urbana para outras regiões do país.

- b) à ampliação do número de zonas francas de comércio em grandes metrópoles, o que atraiu a população rural para essas áreas.
- c) ao deslocamento das correntes migratórias rurais para os cinturões verdes criados em torno dos centros urbanos.
- d) à instalação, na Região Nordeste, de inúmeras empresas de alta tecnologia, atraindo de volta a população que migrara para o Sudeste.
- e) à mudança no destino das correntes migratórias, que passaram a buscar as cidades de médio e grande portes, além de São Paulo e Rio de Janeiro.

3. (ENEM) Além dos inúmeros eletrodomésticos e bens eletrônicos, o automóvel produzido pela indústria fordista promoveu, a partir dos anos 50, mudanças significativas no modo de vida dos consumidores e também na habitação e nas cidades. Com a massificação do consumo dos bens modernos, dos eletroeletrônicos e também do automóvel, mudaram radicalmente o modo de vida, os valores, a cultura e o conjunto do ambiente construído. Da ocupação do solo urbano até o interior da moradia, a transformação foi profunda.

MARICATO, E. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles **brasileiras**. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acesso em: 12 ago. 2009 (adaptado).

Uma das consequências das inovações tecnológicas das últimas décadas, que determinaram diferentes formas de uso e ocupação do espaço geográfico, é a instituição das chamadas cidades globais, que se caracterizam por:

- a) possuírem o mesmo nível de influência no cenário mundial.
- b) fortalecerem os laços de cidadania e solidariedade entre os membros das diversas comunidades.
- c) constituírem um passo importante para a diminuição das desigualdades sociais causadas pela polarização social e pela segregação urbana.
- d) terem sido diretamente impactadas pelo processo de internacionalização da economia, desencadeado a partir do final dos anos 1970.
- e) terem sua origem diretamente relacionada ao processo de colonização ocidental do século XIX.

4. (ENEM) O movimento migratório no Brasil é significativo, principalmente em função do volume de pessoas que saem de uma região com destino a outras regiões. Um desses movimentos ficou famoso nos anos 80, quando muitos nordestinos deixaram a região Nordeste em direção ao Sudeste do Brasil. Segundo os dados do IBGE de 2000, este processo continuou crescente no período seguinte, os anos 90, com um acréscimo de 7,6% nas migrações deste mesmo fluxo. A Pesquisa de Padrão de Vida, feita pelo IBGE, em 1996, aponta que, entre os nordestinos que chegam ao Sudeste, 48,6% exercem trabalhos manuais não qualificados, 18,5% são trabalhadores manuais qualificados, enquanto 13,5%, embora não sejam trabalhadores manuais, se encontram em áreas que não exigem formação profissional.

O mesmo estudo indica também que esses migrantes possuem, em média, condição de vida e nível educacional acima dos de seus conterrâneos e abaixo dos de cidadãos estáveis do Sudeste.

Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 30 jul. 2009 (adaptado).

Com base nas informações contidas no texto, depreende-se que:

- a) o processo migratório foi desencadeado por ações de governo para viabilizar a produção industrial no Sudeste.
- b) os governos estaduais do Sudeste priorizaram a qualificação da mão de obra migrante.
- c) o processo de migração para o Sudeste contribuiu para o fenômeno conhecido como inchaço urbano.
- d) as migrações para o sudeste desencadearam a valorização do trabalho manual, sobretudo na década de 80.
- e) a falta de especialização dos migrantes é positiva para os empregadores, pois significa maior versatilidade profissional.

5. (ENEM) O trânsito nas grandes cidades se transformou em problema que exige criatividade e pesados investimentos. A multiplicação dos acidentes, congestionamentos quilométricos e a poluição urbana, por exemplo, preocupam a sociedade. A indústria, por sua vez, teve de investir tanto em segurança ativa, facilitando o controle do veículo pelo motorista, quanto passiva, a fim de diminuir as consequências dos sinistros. A preocupação ambiental engloba também o trânsito, mas uma solução efetiva nessa área não pode se restringir à escolha de combustíveis pouco poluentes. A escritora Raquel de Queiroz, fazendo uma reflexão bem-humorada, em artigo da revista 'O Cruzeiro', desafiava o leitor a imaginar como seriam as cidades da década de 1970 com carruagens puxadas por cavalos: "a poluição causada pelos excrementos dos animais literalmente sufocaria a todos".

Disponível em: <http://www.primeiramao.com.br>. Acesso em: 20 set. 2008 (adaptado).

Com base no texto anterior e na situação atual do trânsito, infere-se que:

- a) os acidentes eram mais frequentes na época das carruagens, devido à falta de segurança nos transportes.
- b) as carruagens à tração animal em circulação têm alto impacto ambiental.
- c) o número de veículos em circulação nas grandes cidades é parte importante do problema.
- d) a segurança no trânsito se alcança com base numa escolha responsável da matriz energética.
- e) a solução para os problemas ambientais da atualidade é o retorno aos meios de transporte antigos.

6. (ENEM) As cidades não são entidades isoladas, mas interagem entre si e articulam-se de maneira cada vez mais complexa à medida que as funções urbanas e as atividades econômicas se diversificam e sua população cresce. Intensificam-se os fluxos de informação, pessoas, capital, mercadorias e serviços que ligam as cidades em redes urbanas.

Sobre esse processo de complexificação dos espaços urbanos é correto afirmar que:

- a) a centralidade urbana das pequenas cidades é função da sua capacidade de captar o excedente agrícola das áreas circundantes e mantê-lo em seus estabelecimentos comerciais.
- b) as grandes redes de supermercados organizam redes urbanas, pois seus esquemas de distribuição atacadista e varejista circulam pelas cidades e fortalecem sua centralidade.
- c) as capitais nacionais são sempre as grandes metrópoles, pois concentram o poder de gestão sobre o território de um país, além de exportarem bens e serviços.
- d) o desenvolvimento das técnicas de comunicação, transporte e gestão permitiu a formação de redes urbanas regionais e nacionais articuladas a redes internacionais e cidades globais.
- e) a descentralização das atividades e serviços para cidades menores ocasiona perda de poder econômico e político das cidades hegemônicas das redes urbanas.

7. (ENEM) O crescimento rápido das cidades nem sempre é acompanhado, no mesmo ritmo, pelo atendimento de infraestrutura para a melhoria da qualidade de vida. A deficiência de redes de água tratada, de coleta e tratamento de esgoto, de pavimentação de ruas, de galerias de águas pluviais, de áreas de lazer, de áreas verdes, de núcleos de formação educacional e profissional, de núcleos de atendimento médico-sanitário é comum nessas cidades.

ROSS, J. L. S. (Org.) *Geografia do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2009 (adaptado)

Sabendo que o acelerado crescimento populacional urbano está articulado com a escassez de recursos financeiros e a dificuldade de implementação de leis de proteção ao meio ambiente, pode-se estabelecer o estímulo a uma relação sustentável entre conservação e produção a partir:

- a) do aumento do consumo, pela população mais pobre, de produtos industrializados para o equilíbrio da capacidade de consumo entre as classes.
- b) da seleção e recuperação do lixo urbano, que já é uma prática rotineira nos grandes centros urbanos dos países em desenvolvimento.
- c) da diminuição acelerada do uso de recursos naturais, ainda que isso represente perda da qualidade de vida de milhões de pessoas.
- d) da fabricação de produtos reutilizáveis e biodegradáveis, evitando-se substituições e descartes, como medidas para a redução da degradação ambiental.
- e) da transferência dos aterros sanitários para as partes mais periféricas das grandes cidades, visando-se à preservação dos ambientes naturais.

8. (UNIFESP) Este conceito foi criado na década de 1960 para explicar a formação de uma grande área urbanizada, que se estende por mais de uma metrópole. Trata-se da:

- a) urbanização acelerada, verificada em países de passado colonial e agrícola.
- b) favelização, que afetou países com elevada concentração de renda, como a Índia.
- c) periferação, na qual as classes abastadas moram em condomínios fechados.
- d) megalopolização, como ocorreu em países como Estados Unidos e Japão.
- e) desindustrialização, situação encontrada no nordeste da França.

9. (UERJ)

TREM DA CENTRAL

Empurra pra entrar dez mil
nesse trem da Central do Brasil
Eu já vou na porta pra saltar em Bangu
sei que vou ser chutado e pisado pra
chuchu
No outro dia não saltei onde moro
me chutaram do trem na estação de Deodoro
(...)

(César Cruz / Silvinha Drumond - 1959)

AVENIDA BRASIL, TUDO PASSA, QUEM NÃO VIU?

De lá pra cá, daqui pra lá eu vou (ah, como vou)
Com meu amor vou viajando nessa Avenida
pela faixa seletiva no sufoco dessa vida
tudo passa, quem não viu?
Uma confusão de coisas assim é a Avenida Brasil
Linha Vermelha vem cortando a Maré (...)
Do importado à carroça o contraste social
Nesse rio de asfalto o dinheiro fala alto
É a filosofia nacional (...)

(Jefinho / Dico da Viola / Jorge Gannen - 1994)

Tanto a marcha do carnaval de 1959 quanto o samba-enredo da Mocidade Independente de Padre Miguel de 1994 fazem referência às condições da circulação urbana na cidade do Rio de Janeiro.

Uma característica associada aos meios de transporte, preservada durante o tempo decorrido entre os dois momentos retratados e sua consequência urbana são:

- a) estatização do sistema de transporte - intensificação da ocupação da periferia.
- b) longa duração dos movimentos pendulares - aceleração do processo de favelização.
- c) prioridade para o transporte de massa - incentivo ao processo de segregação urbana.
- d) custo elevado de tarifas - concentração espacial de comércio e serviços na Área Central.

10. (UFMG) Analise este trecho de música, em que se retratam condições socioambientais das grandes cidades brasileiras:

A CIDADE

A cidade se apresenta centro das ambições

Para mendigos ou ricos e outras armações
Coletivos, automóveis, motos e metrô
Trabalhadores, patrões, policiais e camelôs
A cidade não para, a cidade só cresce
O de cima sobe e o de baixo desce

Chico Science, "A Cidade".

A partir dessa análise, é INCORRETO afirmar que, nesse trecho de música, o autor:

- a) considera a exclusão social como uma característica marcante das sociedades urbanas, que tem aumentado à medida que se intensifica a concentração de renda.
- b) denuncia a pequena mobilidade econômica das classes sociais, decorrente da intensificação da divisão do trabalho que acompanha o processo de urbanização.
- c) exalta o modo de vida urbano ao alegar que, nas cidades, a posse de bens duráveis - como automóveis e motocicletas - é traço característico de seus habitantes.
- d) inclui o contingente populacional urbano inserido no mercado de trabalho informal, comumente ligado à expansão do subemprego e do desemprego estrutural.

Geografia Urbana e Seus Fenômenos

Gabarito

1. E
2. E
3. D
4. C
5. C
6. D
7. D
8. D
9. B
10. C