



Colégio Qi

**PARA A VALIDADE DO QID, AS RESPOSTAS DEVEM SER APRESENTADAS EM FOLHA PRÓPRIA, FORNECIDA PELO COLÉGIO, COM DESENVOLVIMENTO E SEMPRE A TINTA. TODAS AS QUESTÕES DE MÚLTIPLA ESCOLHA DEVEM SER JUSTIFICADAS.**

**DATA DE ENTREGA: 24 / 04 / 2017**

### GABARITO

#### Questão 1

- a) A perseguição nazista aos judeus não causou inicialmente muita estranheza, pois diferentes práticas antissemitas eram comuns no dia a dia em várias partes da Europa.
- b) O Arianismo, noção nazista que valorizava a dimensão cultural germânica em detrimento das demais incorporou também uma forte repulsa já existente aos judeus. Esta foi agravada pelo discurso inflamado de Hitler, construindo gradualmente para os judeus a posição de inimigos nacionais dos alemães, e diretamente responsáveis pela crise econômica vivida no entreguerras.

#### Questão 2

Pela entrada definitiva dos Estados Unidos e o recrudescimento do front oriental. Nesse momento a guerra havia extrapolado o continente europeu e norte da África, atingindo o eixo do Pacífico norte e outras regiões coloniais. Apesar de não ter importância definitiva, nessa mesma época o governo de Vargas declara guerra ao Eixo.

#### Questão 3

- a) Os dois lados da guerra utilizaram essa ferramenta para justificar suas posições no conflito no sentido de conseguir apoio da opinião pública e dos principais grupos que compunham as sociedades em questão. Os exemplos mais comuns são a propaganda nazifascista que motivou a expansão de Hitler e Mussolini; e no caso dos Aliados, a resistência inglesa à invasão nazista, e o próprio caso de Pearl Harbor.
- b) O presidente estadunidense Harry Truman utilizou o ataque à base havaiana para sensibilizar à opinião pública e pressionar o legislativo federal, que deliberou rapidamente em favor da entrada na guerra.

#### Questão 4

O expansionismo agressivo do nazismo era uma resposta nacionalista à humilhação sofrida pelos alemães ao findar da Grande Guerra. A rivalidade franco-alemã permeou as negociações de paz e deu forma final ao Tratado de Versalhes, símbolo da humilhação para os alemães.

#### Questão 5

- a) Num contexto onde o sistema internacional se redesenhava a partir da rivalidade URSS-EUA, a condição primordial para usufruir do crédito disposto pelos americanos era fazer parte de sua área de influência político-econômica em detrimento da importância crescente do regime stalinista, principalmente após sua capacidade de definir o conflito no front oriental.
- b) A região: extremo Oriente; o país: Japão. Já na lógica bipolar, o Japão seria o representante estadunidense no eixo do Pacífico norte frente à expansão do comunismo na China e na Indochina, contendo a influência soviética nessa região.

#### Questão 6

Os relatos dos sobreviventes aos horrores do nazismo alemão são importantes para a própria compreensão do processo histórico representado pela Segunda Guerra Mundial. São também utilizados para a preservação da narrativa que corrobora a existência do genocídio ocorrido com a comunidade judaica europeia.

#### Questão 7

O governo de Vichy na França aliou-se ao nazismo consolidando a hegemonia alemã na porção continental da Europa durante a Segunda Guerra Mundial. No entanto, na França a resistência foi liderada pelo general Charles De Gaulle a partir de Londres que após a derrota nazista, instalou e comandou a Quarta República Francesa.



Colégio Qi

PARA A VALIDADE DO QID, AS RESPOSTAS DEVEM SER APRESENTADAS EM FOLHA PRÓPRIA, FORNECIDA PELO COLÉGIO, COM DESENVOLVIMENTO E SEMPRE A TINTA. TODAS AS QUESTÕES DE MÚLTIPLA ESCOLHA DEVEM SER JUSTIFICADAS.

DATA DE ENTREGA: 24 / 04 / 2017

### GABARITO

1. **(1,0)** As macrorregiões que detêm o controle da atividade portuária no Brasil são o sudeste e o sul, refletindo a dinâmica econômica da área, o predomínio da produção industrial e agropecuária.
2. **(1,0)** Porque o processo de urbanização foi alavancado pelos investimentos na indústria cujo modelo concentrador, privilegiou poucas cidades em território nacional, transformando-as em polos regionais ou nacionais.
3. **(1,0)** Um dos municípios destacados na nova configuração viária que se torna mais atraente para a implantação de indústrias é o de Duque de Caxias, em razão da maior mobilidade estabelecida a partir da organização das rodovias.

**(0,5)** Uma das vantagens ambientais do Arco Metropolitano para o município do Rio de Janeiro é a redução do tráfego de veículos pesados que, desviados para a área marginal, reduzem também a emissão de gases poluentes na região.

4. **(1,0)** A desconcentração industrial no Brasil começou a partir de meados da década de 1970. No mapa, observa-se a expansão industrial rumo ao Vale do Paraíba, Baixada Santista e Oeste Paulista, entre 1975 e 1986. A dispersão industrial acelerou-se bastante a partir da década de 1990. Entre as causas, a deseconomia de aglomeração na região metropolitana de São Paulo (alto custo com tributos, mão de obra, valor dos terrenos e congestionamentos) e as vantagens oferecidas por municípios do interior (redução de impostos, facilidade de transportes como o rodoviário, salários mais baixos e doação de terrenos). Entre as consequências para a região metropolitana de São Paulo está a transformação da metrópole paulista em centro predominantemente terciário, com retração da indústria e perda de empregos industriais, uma vez que muitas empresas migraram para o interior.
5. **(1,0)** A partir das décadas de 1990 e 2000, acentuou-se a tendência de descentralização da atividade industrial no Brasil. Houve uma intensificação da guerra fiscal, ou seja, a competição entre estados pela atração de indústrias, inclusive as montadoras de automóveis. São exemplos de estados que ganharam montadoras: Camaçari – BA (Ford), São José dos Pinhais – PR (Renault) e Anápolis – GO (Hyundai). Entre as razões que explicam a redistribuição da indústria automotiva estão:

- incentivos fiscais (isenção temporária e redução de carga tributária) para as montadoras;
- salários mais baixos e menor nível de organização sindical nas recentes áreas industriais;
- doação de terrenos pelo poder público;
- infraestrutura de transportes e portos;
- elevação da concorrência com os produtos importados em função da abertura comercial após 1990, fazendo com que empresas procurassem reduzir os custos de produção.

6. A matriz de transportes é a forma como o governo expressa sua política estratégica para o setor. Sua elaboração leva em conta alguns aspectos como, quadro natural do país, demandas socioeconômicas e custos de planejamento, implantação e manutenção do sistema.

- a) **(1,0)** Em 2005, a matriz de transportes é predominantemente assentada na base rodoviária. É o resultado de políticas incrementadas a partir da década de 1950 caracterizada por aspectos como sucateamento do sistema ferroviário, tentativa de expansão industrial, pressão de setores da indústria automobilística no sentido de priorizar o setor rodoviário em detrimento das demais modalidades de transporte e o processo de urbanização. O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek priorizava os setores de base e bens de consumo com a presença de multinacionais do setor automobilístico. Nos anos 1970 no período dos militares no poder e a partir da implantação dos Programas de Integração Nacional temos um ciclo de grandes obras em infraestrutura destacando-se a expansão da malha rodoviária na tentativa. Nos anos 1970 e 1980 ocorre intenso processo de urbanização com novas demandas no setor de transportes.

- b) **(1,0)** No decorrer da década de 1990, o governo federal passou a investir na malha de transportes devido à premente demanda gerada pelo crescimento econômico, destacadamente nos setores agropecuário, extrativista mineral e industrial. Embora o transporte rodoviário ainda prevaleça, foram dadas novas prioridades ao setor com a retomada da expansão ferroviária, dutoviária, aeroviária e aquaviária destacando o desenvolvimento do setor fluvial, modalidades com maior capacidade de carga e exceto no setor aeroviário, com custos operacionais mais baixos. A projeção da matriz de transportes também está inserida numa política de preservação ambiental, de acordo com a legislação nacional e cumprindo acordos internacionais firmados.
- 7.
- a) **(1,0)** A questão trata das diferenças de custos operacionais no transporte de carga dentro do território nacional e em direção a áreas internacionais. A distância econômica no Brasil é ditada por políticas de privilégio ao transporte majoritariamente rodoviário com maiores custos em comparação com o transporte marítimo para as rotas internacionais mostradas na ilustração. O resultado é que a distância econômica encarece o transporte em distâncias mais curtas na comparação com o uso dos navios, veículos de menor custo, nas grandes distâncias.
- b) **(1,0)** Dentre os problemas logísticos que ampliam as discrepâncias vistas na questão anterior (e que ultrapassam o tradicional barateamento dos custos do transporte marítimo devido à quantidade de tonelage transportada em uma única viagem), pode-se destacar:
- Os altos custos do transporte rodoviário, já que a malha de circulação do país é fundamentada nesse meio de transporte (tradicionalmente um dos que mais encarece o preço das mercadorias);
  - A privatização das rodovias brasileiras, o que aumenta o número de pedágios nas estradas do país;
  - Sistema de transporte desarticulado;
  - Os elevados impostos (ICMS e IPI) devido à desconexão entre as políticas fiscais, nas mais variadas escalas de ação do poder público nacional.
  - A precariedade de transporte ferroviário.
  - A falta de políticas públicas para o sistema hidroviário.
  - Saturação/gargalo do sistema portuário brasileiro.
8. **(1,0)** A guerra fiscal é a expressão utilizada para a competição entre Estados e entre municípios para atração de empresas, inclusive as industriais. Entre as vantagens oferecidas pelos Estados para a atração de investimentos estão: mão de obra barata, qualificação dos trabalhadores, incentivos fiscais, doação de empresas e infraestrutura de transportes como rodovias e portos.