





## Governo garante incentivos fiscais para empresas por mais 15 anos

7 jun. 2015

No fim do mês de maio [2015], o Governo do Estado se comprometeu a prorrogar por mais 15 anos os incentivos fiscais para empresas no Pará. Além disso, o processo de concessão passou por uma evolução para assegurar ainda mais os benefícios que as empresas trarão ao Estado. Será dada prioridade aos empreendimentos que verticalizem a produção, ou seja, indústrias de transformação. Além disso, outro ponto importante será a instalação destes projetos em regiões com baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), com intuito de aquecer a economia, gerando empregos e desenvolvendo áreas como o comércio, serviços e construção civil. [...]

GOVERNO garante incentivos fiscais para empresas por mais 15 anos. Disponível em: <[http://www.agenciapara.com.br/noticia.asp?id\\_ver=113254](http://www.agenciapara.com.br/noticia.asp?id_ver=113254)>. Acesso em: 1 set. 2015.

- a) Por que o texto remete a uma alteração na configuração da clássica distribuição espacial industrial nacional?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- b) Que medida é citada no texto para estimular o estabelecimento industrial? Que outras razões históricas estão associadas ao processo de migração fabril nacional?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- c) A complexidade do processo de desconcentração industrial remete a diversos fatores. No estado do Pará, o governo colaborará para a própria desconcentração interna adotando qual medida?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
4. Sabe-se que a distribuição espacial brasileira não é homogênea, existindo concentrações distintas e especialidades características. Preencha o quadro a seguir com a divisão por complexos regionais e os principais setores e locais em que as atividades se desenvolvem.

Complexo	Principais setores e localidades
Centro-Sul	
Amazônia	
Nordeste	

5. A Zona Franca de Manaus corresponde a uma importante área industrial no Brasil cujos aspectos legais que a definiram permitem que a expansão das relações econômicas ocorra para outros lugares, incluindo a Região Sul do Brasil, como mostra o texto a seguir.

### Itajaí terá primeiro entreposto da Zona Franca de Manaus no Sul do país

21 mar. 2015

Itajaí terá o primeiro entreposto da Zona Franca de Manaus no Sul do país. [...]

O entreposto é uma permissão dada pelo governo de Manaus para empresas de logística. [...]. As empresas têm 180 dias de isenção de impostos, o que significa para as distribuidoras ter seis meses livre de tributos enquanto o produto não é vendido.

ITAJAÍ terá primeiro entreposto da Zona Franca de Manaus no Sul do país. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/guanda-sul/2015/03/21/itajai-tera-primeiro-entreposto-da-zona-franca-de-manaus-no-sul-do-pais/?topo=98,2,18,,,77>>. Acesso em: 2 set. 2015.

- a) O texto aborda a Zona Franca de Manaus. Contextualize e explique o que isso significa.

---

---

---

---

---

---

---

---

- b) O entreposto (depósito de mercadorias) em Itajaí – SC oferece alguns dos benefícios da Zona Franca de Manaus a empresas da região. Dessa forma, que vantagens as distribuidoras de produtos oriundos da Zona Franca em Itajaí receberão?

---

---

---

---

---

---

---

---

6. (UEM – PR) Sobre a distribuição regional da atividade industrial no Brasil, assinale o que for incorreto.

- a) Registra forte concentração na região Sudeste, particularmente, no estado de São Paulo.
- b) Na região Norte, a mais expressiva concentração industrial corresponde à zona franca de Manaus.
- c) A agroindústria se destaca nos três estados da região Sul e representa uma das principais atividades econômicas dessa região.
- d) A indústria automobilística, até o início da década de 1990, estava concentrada, basicamente, na região Sudeste. A partir de então, observou-se uma ampliação no número de fábricas, dispersão espacial e diversificação de marcas nesse setor.
- e) A região Nordeste é a menos industrializada do país. Os esforços governamentais para dinamizar a economia da região têm fracassado continuamente.

7. Observe o quadro da proporção do valor bruto da produção industrial brasileira em 2013.

VALOR BRUTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DOS PRINCIPAIS SEGMENTOS – 2013 (EM % DO TOTAL NA PARTICIPAÇÃO NACIONAL)	
Fabricação de produtos alimentícios	18,52
Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias	11,15
Fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis	9,2
Fabricação de produtos químicos	9,16
Metalurgia	6,52
Fabricação de máquinas e equipamentos	5,04
Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	3,76
Extração de minerais metálicos	3,59
Fabricação de produtos de minerais não metálicos	3,35
Fabricação de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos	3,34
Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	3,30

Fonte: IBGE. *Estrutura do valor da transformação industrial das empresas industriais com 5 ou mais pessoas ocupadas, segundo as divisões e os grupos de atividades*. Disponível em: <<http://www.cadira.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=1842&ct=1&sec=12762=116881&nome=on&notarodapc=on&tab=1842&unit=0&pv=1&src=12762=3&Cpc.TipoNiv=1&copn1=2&niv=0&corp=4&ropv=1&rop=1&orv=2&sev=1000810&opp=11&rope12762=DDE&spoc12762=2&ascendente=on&sep=51326&zorn=1&pon=1&ptoc=1&qtu1=1&cabec=on&decm=99>>. Acesso em: 1 set. 2015.

a) Quais setores se destacam no cenário nacional?

---

---

b) Um dos maiores setores apresentados no quadro está associado ao desenvolvimento de uma malha viária no Brasil. Que malha viária é essa, por que isso ocorreu e qual o panorama dessa rede viária atualmente no país?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---





### 9. (UESC – BA)

A industrialização moderna do Nordeste associou-se a uma fase do modelo de substituição de importações marcada pela importância das políticas de desenvolvimento regional.

(MAGNOLI; ARAÚJO, 2005, p. 142).

A partir das informações do texto e dos conhecimentos sobre o processo de desenvolvimento econômico do Nordeste, pode-se afirmar:

- (01) A criação da SUDENE contribuiu para a desconcentração industrial do Brasil, tendo sido baseada em planejamentos estatais que visaram direcionar investimentos privados da Região Centro-Sul para a Região Nordeste.
- (02) O impulso econômico promovido pelo desenvolvimento industrial do Nordeste foi responsável por um aumento considerável do IDH da população, principalmente nas regiões metropolitanas.
- (03) A política de incentivos fiscais implantada pelo Governo Federal, na Bahia, na última década, transformou o Estado no mais dinâmico tecnopolo do país.
- (04) A interiorização industrial criou polos industriais mais ativos do que os já estabelecidos nas capitais regionais, com capacidade para absorver a PEA local.
- (05) Os polos industriais regionais, atualmente, caracterizam-se por sua capacidade de absorver totalmente a mão de obra regional, anuindo qualquer necessidade de importação de trabalhadores de outras regiões do país.

### 10. (UERJ)

No governo de JK predominou o discurso desenvolvimentista. O lema era assegurar o progresso econômico do Brasil através do Plano de Metas, que priorizava os setores básicos, como transportes, energia, educação e indústria. Prometendo realizar em cinco anos aquilo que normalmente seria feito em cinquenta, o governo passava a imagem de que o Brasil estava entrando numa era de otimismo e que as mudanças terminariam por beneficiar a todos.

(Rezende, A. F.; Dichter, M. T. *Ramos da História. História Geral e do Brasil. Ensino Médio. 2. ed. São Paulo: Atual 2005. Volume Único, p. 608*)

Pode ser considerada uma consequência do plano de metas:

- a) O Estado permitiu a participação do capital estrangeiro em setores como o de petróleo, dos transportes e da produção de aço.
  - b) As portas do país foram abertas para a entrada dos capitais estrangeiros.
  - c) A relação do governo com o capital nacional foi marcada pela convergência total de interesses.
  - d) O transporte rodoviário foi deixado de lado, optou-se pelo transporte ferroviário.
11. (UEL – PR) A partir dos anos de 1930, o Brasil intensificou seu processo de industrialização e, assim, a indústria supereu a agropecuária em termos de participação no PIB. Até os anos de 1980, o Estado atuou de forma decisiva nesse processo.
- Com base nos conhecimentos sobre a participação do Estado no processo de industrialização brasileira entre 1930 e 1980, é correto afirmar que o Estado brasileiro:
- a) investiu na chamada indústria de base, construiu infraestruturas nos setores de energia, transporte e comunicação e foi responsável pela criação da legislação trabalhista.
  - b) priorizou o transporte ferroviário, estatizou as empresas do setor de bens de consumo, adotou legislação trabalhista mais rígida em relação àquela que vigorou no período Vargas.

- c) estatizou a indústria de bens de consumo duráveis, privatizou as empresas estatais de geração e distribuição de energia elétrica, petróleo e gás natural e revogou a legislação trabalhista do período Vargas.
- d) incentivou, por meio de privatizações, investimentos no setor de infraestrutura de transportes, tais como estradas e hidrovias, e abriu o mercado interno à importação reduzindo barreiras alfandegárias.
- e) abriu, por meio de parcerias, o mercado interno ao investimento especulativo estrangeiro nas áreas de seguridade social, telecomunicações e finanças, facilitando a remessa de recursos financeiros para o exterior.
12. (UNIFOR – CE) A economia básica do Brasil, durante os períodos Colonial e Imperial, esteve voltada para o comércio de exportação. Assinale a alternativa que caracteriza o espaço geográfico brasileiro, nessa época.
- a) Havia intensos fluxos rodoviários e ferroviários entre as regiões brasileiras.
- b) Os espaços regionais achavam-se integrados através de intensos fluxos rodoviários.
- c) O transporte ferroviário possibilitou o desenvolvimento de intenso mercado interno.
- d) Os espaços regionais achavam-se integrados através dos fluxos de transporte fluvial.
- e) As regiões eram isoladas e o comércio externo se fazia através do transporte marítimo.
13. (UEPB) O sistema de transportes territorializados reflete o grau de desenvolvimento econômico e social de um país. Analise as proposições que tratam dos pontos básicos que estruturaram o perfil dos transportes no Brasil e identifique a resposta correta.
- I. Até 1930, não existia uma malha de transportes, mas linhas sem conexão lateral que ligavam diretamente o interior aos portos litorâneos, em virtude da economia exportadora. Com o advento da industrialização, o território começa a se integrar. A formação do mercado nacional passou a exigir fluidez no espaço. Várias estradas foram construídas e se interconectaram, estruturando-se, dessa forma, o sistema de transportes no país. Fruto de governos desenvolvimentistas, o novo modelo teve como centro o rodoviário, que foi introduzido sem compor um sistema intermodal com o já existente, daí a decadência do sistema ferroviário.
- II. A adoção de um modelo industrial com perfil de destaque reservado às empresas automobilísticas acabou por influir no predomínio do transporte rodoviário. Atualmente, esse modelo vem recebendo críticas e modificações, principalmente com o sucateamento das estradas. É irracional transportar safras do interior do país para os portos litorâneos por caminhões que trafegam ao lado de rios navegáveis.
- III. Com a privatização na década de 1990, a rede ferroviária foi totalmente reformulada com o objetivo de tomar-se o grande meio de transporte de cargas pesadas nos corredores de exportação. Seus novos donos já concretizaram totalmente esse processo no espaço brasileiro. As hidrovias não se prestam para esse tipo de serviço, daí o governo não investir nesse meio de transporte.
- IV. O transporte multimodal é a melhor opção para o Brasil, a associação de vários sistemas de transporte e a criação de terminais rodoviários, ferroviários e hidroviários reduziram fretes, aumentariam a competitividade dos produtos e a maior integração territorial.

Estão corretas as proposições:

- a) I e II, apenas
- b) I, II e IV, apenas
- c) I e III, apenas
- d) I e IV, apenas
- e) I, II, III e IV