

NOME \_\_\_\_\_ Nº \_\_\_\_\_ Turma \_\_\_\_\_

Classificação \_\_\_\_\_ Professor \_\_\_\_\_

**Grupo I (2019 Fase 2)**

1. A complementaridade entre os diferentes modos de transporte gera competitividade, dinamizando o desenvolvimento das regiões mais desfavorecidas e permitindo a interação entre diferentes espaços (fig. 1).



Figura 1– Corredores intermodais e polos logísticos, em Portugal.

Fonte: TERRITÓRIO PORTUGAL. Onde o país encontra o futuro, PNPOT I Alteração, ESTRATÉGIA, 20 julho 2018, Lisboa, Direção-Geral do Território, 2018, p. 78, in pnpot.dgterritorio.pt (consultado em outubro de 2018). (Adaptado)

1.1. Em Portugal continental, o corredor rodoferroviário representado pela letra Z permite, de acordo com a Figura 1, a ligação direta entre

(A) os portos e os aeroportos nacionais com serviço internacional regular.

**(B) os aeroportos de Lisboa e de Faro, ambos com serviço internacional regular.**

(C) o porto de Aveiro e a cidade da Guarda.

(D) o porto de cruzeiros de Leixões e a cidade de Portimão.

1.2. Os aeroportos, com e sem serviço internacional regular, no arquipélago dos Açores, representados na Figura 1, apresentam relevância estratégica, na medida em que

(A) aumentam a acessibilidade intra-ilhas.

(B) aumentam o número de ligações internacionais diretas para as ilhas do grupo ocidental.

(C) aumentam a centralidade dos portos de cruzeiro internacionais do grupo central.

**(D) aumentam a coesão territorial do arquipélago.**

1.3. Apresente duas razões que justifiquem a localização dos polos logísticos representados na Figura 1.

1.4. As letras H, I e J, na Figura 1, representam o troço navegável de três rios ibéricos. Refira o nome do rio que corresponde a cada uma das letras.

H – **Rio Tejo**

I – **Rio Guadiana**

J – **Rio Douro**

1.5. A competitividade das empresas pode ser comprometida por características da rede de infraestruturas de transportes, representada na Figura 5, como

**(A) a fraca conectividade do porto de Sines com a ferrovia, limitando o hinterland do porto.**

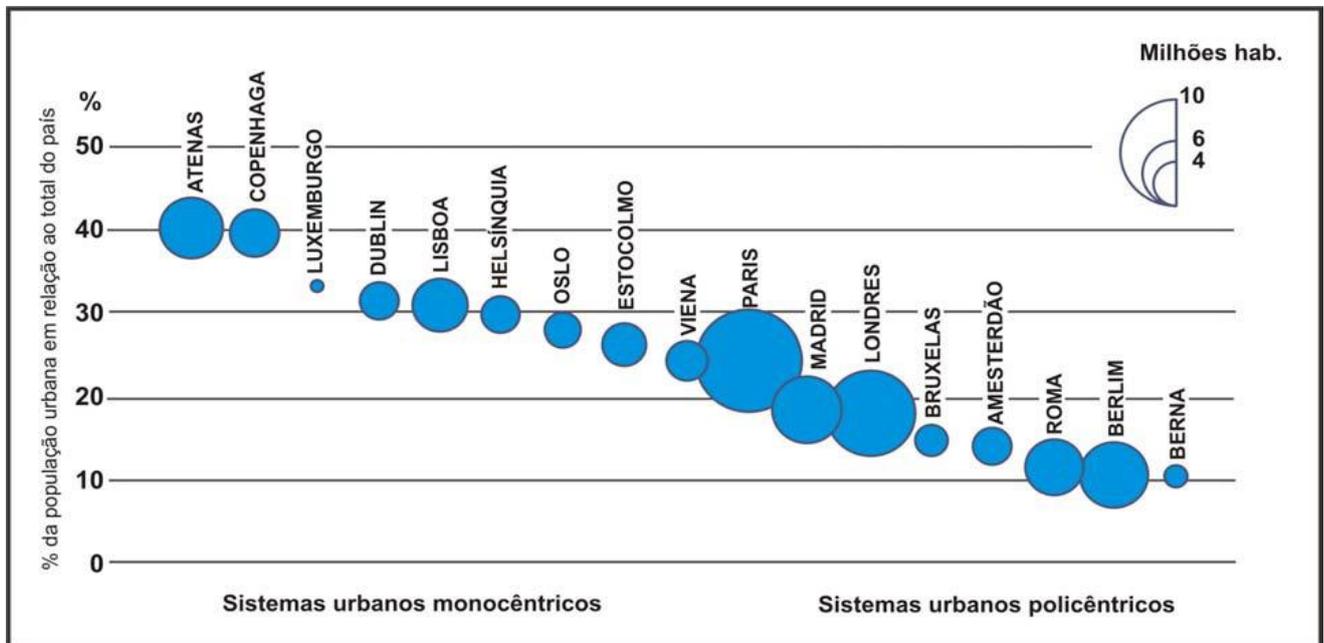
(B) a falta de eixos rodoviários de ligação do aeroporto de Beja às áreas metropolitanas.

(C) a fraca conectividade do porto de Lisboa com a rede rodoferroviária nacional.

(D) a falta de um hub rodoferroviário no litoral, a norte do Tejo, com ligação a Espanha.

**Grupo II (2010 F1 grupo IV)**

2. A Figura 2 representa, através de círculos proporcionais, a **população residente na principal área urbana** de cada país e o **nível de concentração urbana, relativamente ao total da população** de cada país.



Fonte: Marques, Teresa Sá, *Portugal na Transição do Século: Retratos e Dinâmicas Territoriais*, Afrontamento, Porto, 2004 (adaptado)  
 Figura 2 – Níveis de concentração urbana na principal área urbana de cada país.

2.1. Três das áreas urbanas, representadas na Figura 2, com mais população são...

- (A) Roma, Berlim e Berna.
- (B) Atenas, Copenhaga e Luxemburgo.
- (C) Paris, Londres e Madrid.
- (D) Dublin, Lisboa e Helsínquia.

2.2. A análise da Figura 2 permite-nos concluir que, em Portugal, o sistema urbano é monocêntrico, porque

Lisboa e a sua área metropolitana concentram...

- (A) todas as cidades-dormitório do país.
- (B) mais de 1 milhão de habitantes na área central.
- (C) uma população equivalente à das grandes aglomerações europeias.
- (D) cerca de 30% da população do país.

2.3. Um dos problemas associados aos sistemas urbanos monocêntricos é...

- (A) a existência de um grande número de cidades médias.
- (B) a fraca capacidade de afirmação de outras cidades.
- (C) o grande número de cidades com funções raras.
- (D) o défice de funções vulgares na cidade principal.

2.4. Nos países com sistemas urbanos policêntricos,...

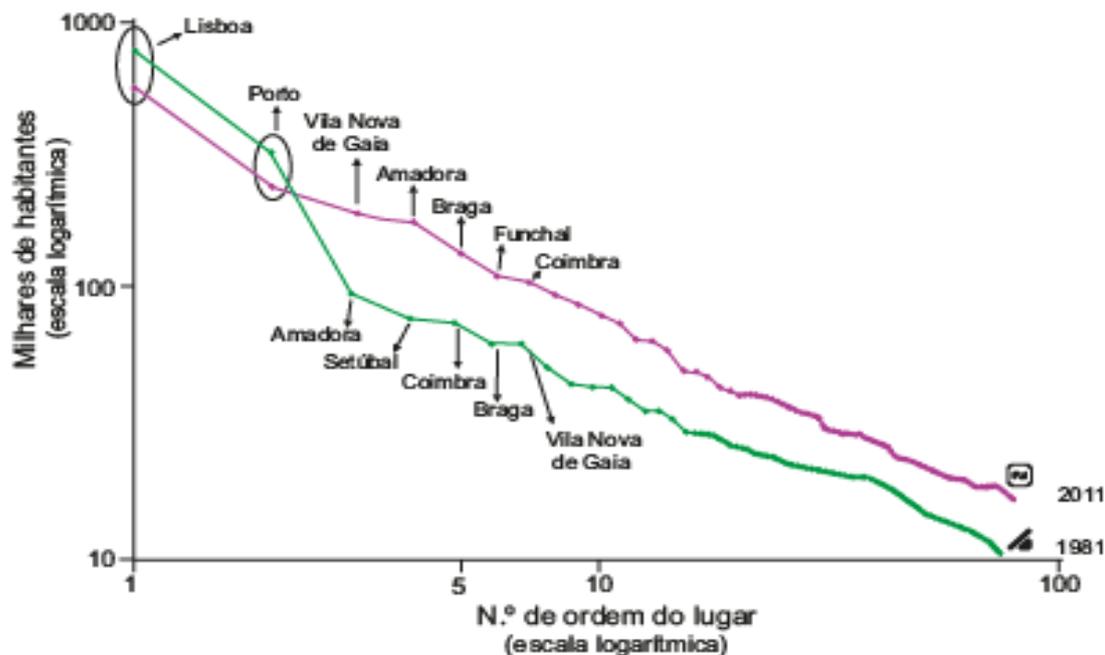
- (A) a capital concentra, além da função política, as principais funções sociais e económicas.
- (B) as principais cidades do país localizam-se na área de influência da capital.
- (C) a capital divide com outras cidades as funções urbanas de nível hierárquico mais elevado.
- (D) as principais cidades do país concentram-se junto às fronteiras.

2.5. A formação das áreas metropolitanas, como, por exemplo, a de Lisboa, de Paris ou de Londres, é o resultado de um conjunto de processos, dos quais se podem destacar...

- (A) o repovoamento da «cidade mãe» e o reforço das atividades económicas.
- (B) a emigração e o aparecimento de novas formas de comércio e de serviços.
- (C) a degradação do centro das cidades e o aumento da insegurança.
- (D) o êxodo rural e o desenvolvimento dos transportes.

### Grupo III (2014 F1 Grupo III)

3. A figura 3 representa a hierarquia da Rede Urbana Nacional – também designada por Sistema Urbano – de acordo com o número de habitantes, nos anos de 1981 e de 2011.



Fonte: Retrato Territorial de Portugal 2011, INE, I.P., Lisboa, 2013, p. 51 (adaptado)

Figura 3 – Hierarquia da rede urbana portuguesa nos anos de 1981 e de 2011.

3.1. Das cidades identificadas na Figura 3, a que registou a maior subida da sua posição hierárquica na rede urbana, nos últimos 30 anos, foi...

- A. Vila Nova de Gaia.
- B. Amadora.
- C. Lisboa.
- D. Braga.

3.2. A análise da Figura 3 permite afirmar que, em 1981, Portugal apresentava uma rede urbana...

- A. bicéfala, porque as cidades de Lisboa e do Porto registaram um aumento populacional, contrastando com a redução ocorrida nas cidades médias.
- B. macrocéfala, porque faltavam, em Portugal, cidades de pequena e média dimensão.
- C. bicéfala, porque as cidades de Lisboa e do Porto apresentavam um número elevado de habitantes, contrastando com as restantes cidades.
- D. macrocéfala, porque as cidades de Lisboa e do Porto tinham mais de 200 000 habitantes.

3.3. A variação da população residente de Lisboa, entre 1981 e 2011, explica-se pela...

- A. elevada oferta de emprego no CBD.
- B. elevada renda locativa da função residencial.
- C. degradação generalizada das habitações.
- D. redução da área de influência da cidade.

- 3.4. O aumento da importância das cidades médias é conseguido, sobretudo, através...
- da saída da mão de obra desqualificada e da fixação de sedes de multinacionais.
  - da entrada de imigrantes dos países de Leste e da construção de autoestradas.
  - do aumento da taxa de natalidade e da melhoria dos serviços de geriatria.
  - do êxodo rural da região envolvente e do desenvolvimento das atividades económicas.**

### Grupo IV (2012 EE Grupo IV)

4. Os dados do Quadro I mostram o movimento de navios, de mercadorias e de passageiros nos portos de Portugal continental, em 2010.

QUADRO I

PORTOS	Número de Navios		Mercadorias (ton)		Número de Passageiros
	Entrados	Saídos	Carregadas	Descarregadas	
Portugal Continental	10 215	10 163	22 356 359	39 644 091	52 977
Viana do Castelo	198	195	177 908	346 610	-----
Leixões	2 542	2 541	3 981 786	9 583 020	364
Aveiro	958	904	1 605 495	2 126 703	-----
Figueira da Foz	463	450	784 294	715 357	-----
Lisboa	2 884	2 892	3 630 355	7 319 929	52 613
Setúbal	1 432	1 444	3 899 102	2 980 313	-----
Sines	1 606	1 605	8 176 939	16 551 525	-----
Portimão	111	111	47 981	20 634	-----
Faro	21	21	52 499	0	-----

Fonte: *Estatísticas dos Transportes 2010*, INE, I.P., Lisboa, 2011

4.1. Os dois portos de Portugal continental que, em conjunto, recebem mais de 50% dos navios são, de acordo com os dados do Quadro I, os...

- de Lisboa e de Setúbal.
- de Leixões e de Sines.
- de Sines e de Setúbal.
- de Lisboa e de Leixões..**

4.2. O porto de Sines é o porto nacional que recebe navios de maior calado, devido a...

- estar localizado numa área de águas profundas.**
- dispor de elevada capacidade de armazenamento.
- possuir modernos equipamentos de carga e descarga.
- ter boa articulação com as redes rodoviária e ferroviária.

4.3. O transporte marítimo em Portugal é o mais importante nas trocas comerciais, devido, sobretudo...

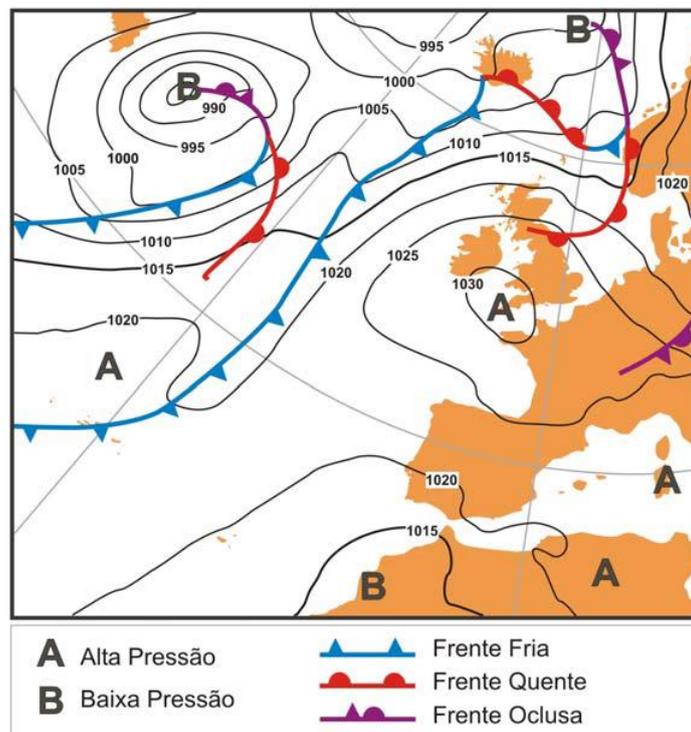
- ao cumprimento das regras impostas pela política de transportes da UE e às boas condições de abrigo da costa.
- à elevada capacidade de carga deste modo de transporte e ao menor consumo de energia por unidade de carga transportada.**
- ao baixo nível de poluição atmosférica e à grande flexibilidade na alteração das rotas comerciais.
- à menor probabilidade de ocorrência de acidentes e ao baixo custo das infraestruturas portuárias

4. Os têxteis e o calçado portugueses são exportados, em grande parte, pelo porto de...

- A. Sines, por ter grande especialização na exportação deste tipo de produtos.
- B. Lisboa, por aí se localizarem os serviços de apoio à exportação.
- C. Leixões, por ficar mais próximo das fábricas destes produtos.
- D. Setúbal, por possuir boas ligações ferroviárias nacionais e internacionais.

**Grupo V (2010 Fase 1 Grupo V)**

5. A Figura 4 representa a carta sinóptica de superfície de parte do Atlântico e da Europa, no dia 16 de Fevereiro de 2009.



Fonte: [www.wetterzentrale.de](http://www.wetterzentrale.de) (16/02/2009) (adaptado)

Figura 4 – Carta sinóptica de superfície, 16 de Fevereiro de 2009.

5.1. Tendo em conta a presença dos **Centros de Ação** representados, os quais influenciavam o estado do tempo em Portugal Continental, apresente duas das razões explicativas da presumível fraca nebulosidade correspondente ao dia 16 de Fevereiro de 2009.

5.2. Mencione duas das características do estado do tempo geralmente associadas à passagem de uma **frente fria**, como a que, em 16/02/2009, influenciava o estado do tempo no arquipélago dos Açores.

5.3. Refira as duas condições meteorológicas que, além da temperatura baixa, proporcionam a formação de geada.

5.4. Explique a diferença entre os totais anuais de precipitação que, em Portugal Continental, se registam no Norte litoral e no Alentejo litoral, considerando:

- a influência da latitude;
- as características do relevo.

**Grupo VI** (Ficha 6, CA de editora ASA)

6 -Observe a figura 5 que representa a variação da quantidade de energia solar recebida no limite superior da atmosfera (A) e à superfície da Terra (B).

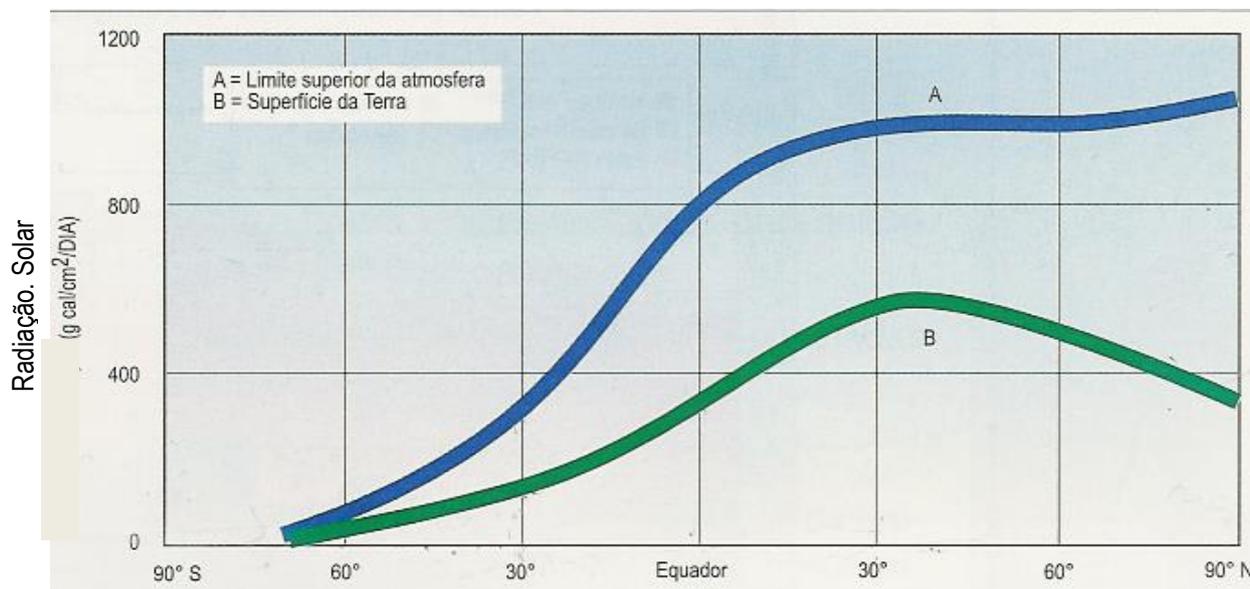


Figura 5

**6.1.** Estabeleça a **comparação** entre a quantidade de energia solar recebida no limite superior da atmosfera (A) e à superfície da Terra (B).

**6.2.** Identifique a época do ano a que diz respeito o esquema da figura 5. **Justifique.**

**6.3.** Explique as diferenças relativas à quantidade de energia solar recebida no limite superior da atmosfera e à superfície da Terra, de acordo com as latitudes representadas.

**FIM**