

## Como a UERJ cobra *Rio de Janeiro*?

Aqui você encontra 35 questões em que a cidade do Rio de Janeiro foi um tema abordado pela banca da UERJ. Essa compilação é parte do nosso **PROJETO UERJ 2027**

[Clique aqui e se inscreva!](#)



**Quem são os professores?**

**Gabriel Silva:** Graduado em História pela Federal de Ouro Preto e Mestre em História pela PUC-RJ, trabalha com vestibulares desde 2008

**Victor Maurício:** Graduado e Mestre em Geografia pela UFRJ, trabalha com vestibulares desde 2007.

**Antes de fazer as questões**, assista a aula sobre Rio de Janeiro do Prof. Victor Maurício.  
[Aula 1](#) e [Aula 2](#)

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

## 1. (Uerj 2016)

### CIDADE MARAVILHOSA

Cidade maravilhosa  
Cheia de encantos mil  
Cidade maravilhosa  
Coração do meu Brasil

Berço do samba e de lindas canções  
Que vivem n'alma da gente  
És o altar dos nossos corações  
Que cantam alegremente

(...)

André Filho e Silva Sobreira, 1935

### RIO 40 GRAUS

Rio 40 graus  
Cidade maravilha  
Purgatório da beleza  
E do caos

(...)

O Rio é uma cidade  
De cidades misturadas  
O Rio é uma cidade  
De cidades camufladas  
Com governos misturados  
Camuflados, paralelos  
Sorrateiros  
Ocultando comandos...

(...)

Gatilho de disket  
Marcação pagode, funk  
De gatilho marcação  
De samba-lance  
Com batuque digital  
Na sub-uzi musical  
De batucada digital

(...)

Fernanda Abreu, 1992

As letras das canções *Cidade maravilhosa*, de 1935, e *Rio 40 graus*, de 1992, parecem não retratar a mesma cidade. As diferentes percepções do Rio de Janeiro, retratadas em cada letra, podem ser associadas, respectivamente, às ideias de:

- a) ostentação da beleza natural – reformulação da segurança pública
- b) mistificação da relevância política – caracterização da desordem urbana
- c) enaltecimento da tranquilidade social – valorização da integração étnica
- d) glorificação da identidade local – reconhecimento da diversidade cultural

2. (Uerj 2019)

### **Saude publica**

#### **MUNICIPIO E PORTO DO RIO DE JANEIRO**

**Em Fevereiro do anno de 1876 a febre amarella foi amiudando os seus accommetimentos. especialmente na cidade do Rio de Janeiro; e receando-se por isso que progredisse em sua marcha e se tornasse epidemica, julguei conveniente providenciar desde logo.**

**Incumbi uma commissão especial, facultando-lhe os precisos recursos, de investigar e remover, quanto fosse praticavel, as causas que mais directa e immediatamente pudessem concorrer para o desenvolvimento da febre amarella, particularmente nos lugares onde pessoas pobres se aglomeram.**

*Adaptado de Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro (RJ) – 1844 a 1885.*

Os relatos sobre as ondas epidêmicas de febre amarela na cidade do Rio de Janeiro apareceram com frequência nos periódicos, especialmente a partir da década de 1850.

De acordo com o documento acima, no início da década de 1870, o alastramento da doença era associado ao seguinte fator:

- a) elevação de taxas de natalidade
- b) variação das condições climáticas
- c) ingresso de estrangeiros com infecção
- d) insalubridade das residências populares

### 3. (Uerj 2019)



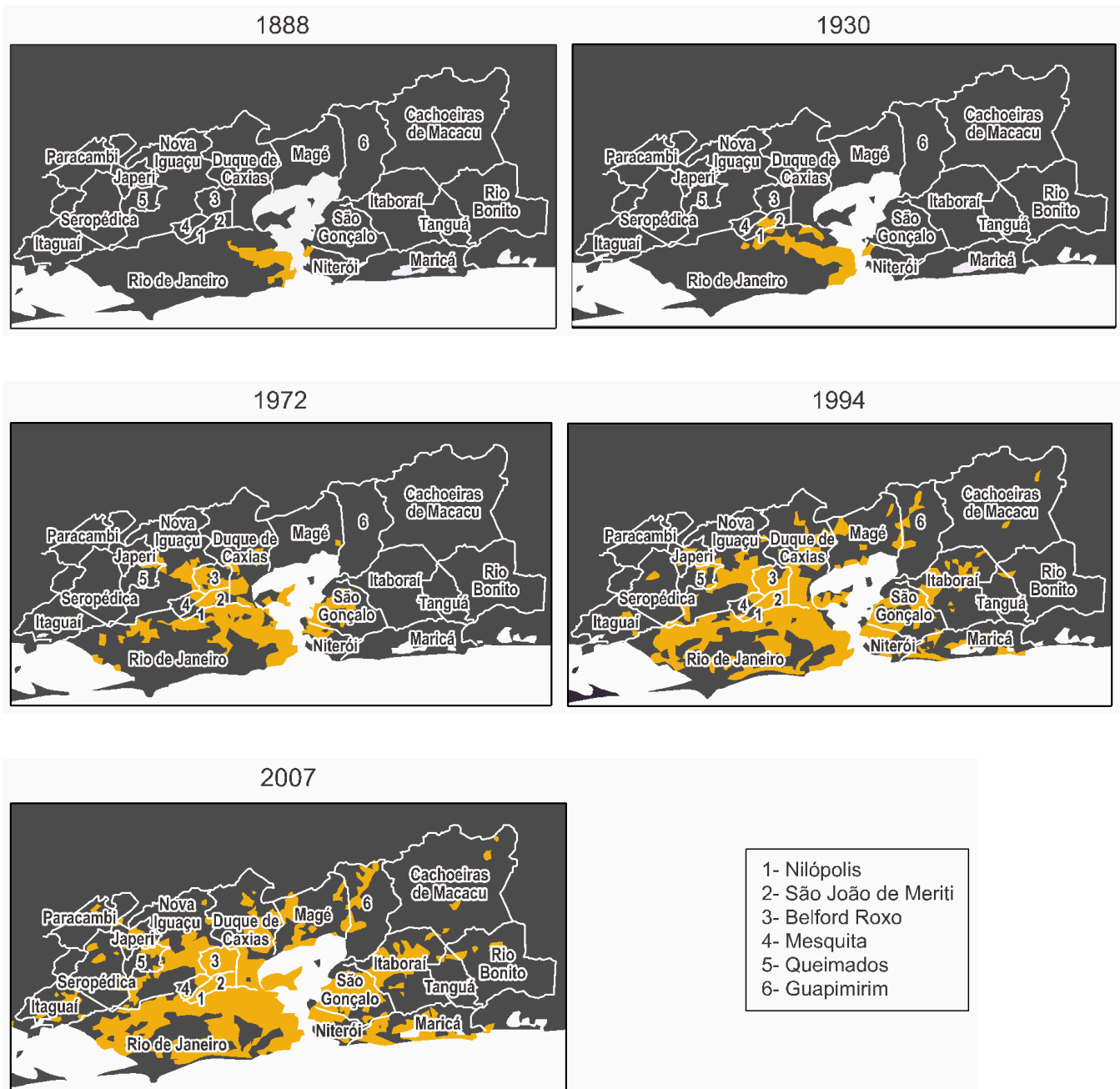
A história da Maré começa nos anos 40. No final dessa década, já havia palafitas – barracos de madeira sobre a lama e a água. Surgem as comunidades da Baixa do Sapateiro, Parque Maré e Morro do Timbau – este em terra firme. A construção da avenida Brasil, concluída em 1946, foi determinante para a ocupação da área, que prosseguiu pela década de 50. Nos anos 60, um novo fluxo de ocupação teve início, quando moradores da Praia do Pinto, Morro da Formiga, Favela do Esqueleto e desabrigados das margens do rio Faria-Timbó foram transferidos para moradias “provisórias” construídas na Maré. O início dos anos 80, quando a Maré das palafitas era símbolo da miséria nacional, marca a primeira grande intervenção do governo federal: o Projeto Rio, que previa o aterramento e a transferência dos moradores das palafitas para construções pré-fabricadas. Em 1988, foi criada a 30ª Região Administrativa (R.A.), abarcando a área da Maré. A primeira R.A. da cidade a se instalar numa favela marcou seu reconhecimento como um bairro.

Adaptado de museudamare.org.br.

Composta hoje por 16 comunidades, a Maré é o maior complexo de favelas do Rio de Janeiro. Sua história, em parte, está relacionada com as transformações na cidade entre meados do século XX e o momento atual. Considerando tais transformações, a análise das fotos e do texto permite concluir que a história da Maré é marcada pelo seguinte processo urbano:

- a) estabilização das políticas públicas em regiões insalubres
- b) integração das vias de transporte em logradouros periféricos
- c) expansão de habitações populares em espaços desvalorizados
- d) manutenção de obras de recuperação em ambientes degradados

4. (UERJ 2018) Considere a sequência de mapas a seguir, que apresenta a expansão da mancha urbana na cidade do Rio de Janeiro e seu entorno em cinco momentos, tendo como base a divisão municipal atual.



Adaptado de [infograficos.oglobo.globo.com](http://infograficos.oglobo.globo.com).

O período no qual se identifica a formação de áreas conurbadas, que caracterizam a metropolização fluminense, foi:

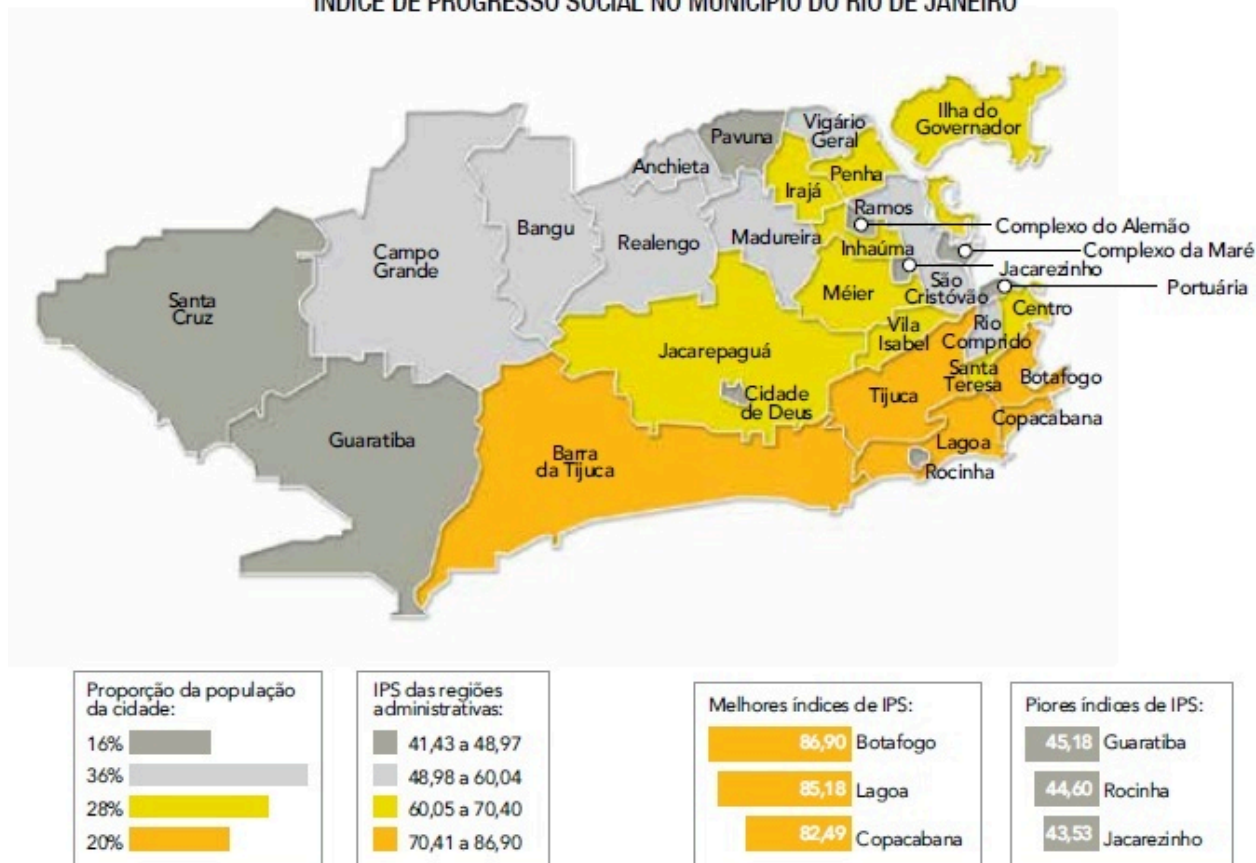
- 1888 a 1930
- 1930 a 1972
- 1972 a 1994
- 1994 a 2007

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

## 5. (Uerj 2017)

### ÍNDICE DE PROGRESSO SOCIAL NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO



O Índice de Progresso Social (IPS) varia de 0 a 100 e é calculado levando em consideração 36 indicadores. Entre eles estão acesso a esgoto sanitário e água canalizada, mobilidade, taxa de homicídios, incidência de dengue, mortalidade por tuberculose e HIV, homicídios de jovens negros e frequência no ensino superior. Não são levadas em conta variáveis econômicas, como renda. Segundo Sérgio Besserman, presidente do Instituto Pereira Passos, o índice é uma ferramenta que ajuda a acompanhar as mudanças e a direcionar as políticas de governo.

Adaptado de *O Globo*, 17/05/2016.

A análise do mapa e dos dados aponta tanto para aspectos sociais que se modificaram quanto para aqueles que permaneceram, no que diz respeito a bairros e regiões do município do Rio de Janeiro.

Um dos aspectos que explica a situação das regiões administrativas com os mais baixos índices de progresso social é:

- redução da rede de saneamento básico
- desigualdade no acesso a vias de transporte
- redistribuição da força de segurança pública
- uniformização na oferta de assistência hospitalar

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

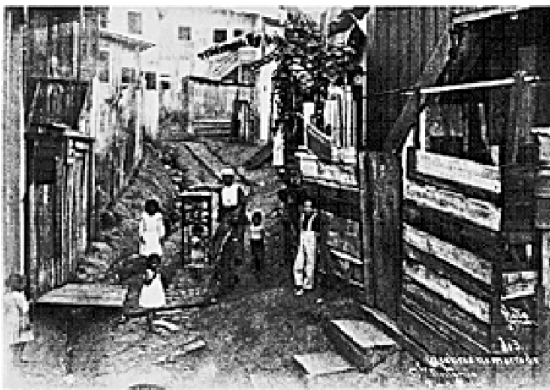
6. (Uerj 2016) No início do século XXI, as favelas da cidade do Rio de Janeiro não são apenas distintas daquelas existentes há cinquenta anos, como também apresentam diferenças internas que foram constituídas ao longo do tempo e de sua expansão espacial. No entanto, a visão homogeneizante, que considera “iguais” todas as favelas, ainda está presente no senso comum – e também nas práticas de alguns agentes do setor público. Trata-se de uma visão que não dá conta da complexa dinâmica socioespacial das favelas cariocas e deve, portanto, ser revista.

Gerônimo Leitão. Adaptado de observatoriodefavelas.org.br

Uma característica socioespacial presente no conjunto das favelas cariocas e que contribui para o tipo de visão a que o autor do texto faz referência é:

- a) densidade elevada de habitações
- b) valorização semelhante dos imóveis
- c) sociabilidade reduzida de moradores
- d) topografia acidentada dos assentamentos

7. (Uerj 2015)



Favela no Morro de Santo Antônio, 1914

educacaopublica.rj.gov.br



Favela da Rocinha, 2014

revistaescola.abril.com.br

O problema habitacional na cidade do Rio de Janeiro é antigo, com alguns de seus efeitos mantendo-se há mais de um século, como o tipo de moradia popular retratado nas imagens. Uma causa econômica e um resultado socioespacial, associados diretamente à expansão desse tipo de moradia ao longo do século XX, são:

- a) mercantilização do solo urbano – segregação
- b) fortalecimento do comércio informal – verticalização
- c) crescimento do trabalho assalariado – suburbanização
- d) redução do financiamento habitacional – periferização

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

## 8. (Uerj 2015)

### O movimento e a avenida

Em vista da importância do Exército para as classes dominantes, não é de admirar que o tráfego militar fosse o fator determinante do planejamento das cidades, exemplificado pelo traçado das avenidas de Paris, proposto pelo prefeito Haussmann entre 1853 e 1870.

Adaptado de MUNFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

### Topografia da Maré facilita ocupação pelo Exército

Ao adotar no Complexo da Maré estratégia semelhante à utilizada para ocupar os Complexos do Alemão e da Penha, o Exército vai encontrar mais vantagens do que desvantagens, apesar de a nova região ser maior e mais populosa. A topografia da área a ser pacificada é plana, e as ruas são mais largas, fatores que acabam facilitando a distribuição do efetivo e as manobras dos veículos militares.

Adaptado de extra.globo.com, 02/04/2014.

Apesar das muitas diferenças existentes entre Paris no século XIX e Rio de Janeiro no século XXI, os textos apontam para manifestações do exercício do poder militar em ambas as cidades. Nos dois contextos, é reconhecível a seguinte relação estratégica entre o espaço da cidade e a ação do Estado:

- a) sítio urbano e polarização política
- b) morfologia urbana e controle social
- c) hierarquia urbana e segurança pública
- d) centro urbano e marginalização econômica

## 9. (Uerj 2014)

Município criado	Município de origem
1. Aperibé	Santo Antônio de Pádua
2. Areal	Três Rios
3. Belford Roxo	Nova Iguaçu
4. Comendador Levy Gasparian	Três Rios
5. Cardoso Moreira	Campos
6. Guapimirim	Magé
7. Japeri	Nova Iguaçu
8. Quatis	Barra Mansa
9. Queimados	Nova Iguaçu
10. Rio das Ostras	Casimiro de Abreu
11. Varre e Sai	Natividade
12. Armação de Búzios	Cabo Frio
13. Carapebus	Macaé
14. Iguaba Grande	São Pedro da Aldeia
15. Macuco	Cordeiro
16. Pinheiral	Piraí
17. Porto Real	Resende
18. São Francisco de Itabapoana	São João da Barra
19. São José de Ubá	Cambuci
20. Seropédica	Itaguaí
21. Tanguá	Itaboraí
22. Mesquita	Nova Iguaçu

Adaptado de ROCHA, Helenice A. B. e outros. *História e patrimônio: Guapimirim*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2012.

O mapa político do estado do Rio de Janeiro foi substancialmente alterado no início da década de 1990, em função da criação de novos municípios, como indicam os dados acima. Duas causas para as diversas municipalizações ocorridas nesse período são:

- expansão da fronteira agrícola – agravamento de disputas fundiárias
- crise das finanças estaduais – crescimento de polos industriais regionais
- revisão da legislação tributária – incremento de interações urbano-rurais
- promulgação da atual constituição brasileira – realização de plebiscitos locais

10. (Uerj 2014)



chargesdoedra.blogspot.com.br

A Zona Portuária do Rio de Janeiro vem recebendo muitos investimentos públicos e privados com o objetivo de promover sua renovação física e funcional.

Considerando a charge, a nova dinâmica espacial pode ter a seguinte consequência sobre o processo de urbanização nessa região da metrópole carioca:

- a) mudança do perfil social
- b) degradação do setor comercial
- c) aumento da atividade industrial
- d) redução da acessibilidade viária

11. (Uerj 2013) *Depois de aguardar por uma década, o Rio de Janeiro se tornou a primeira cidade do mundo a receber o título de Patrimônio Mundial como paisagem cultural concedido pela UNESCO. O conceito de paisagem cultural passou a ser utilizado a partir de 1992 e se aplica a locais onde a interação humana com o meio ambiente ocorre de forma harmônica. Até o momento, as regiões reconhecidas mundialmente nessa categoria relacionaram-se a áreas rurais, sistemas agrícolas tradicionais, jardins históricos e outros locais de cunho simbólico, religioso e afetivo.*

Adaptado de *O Globo* 02/07/2012.

Os processos de patrimonialização acentuaram-se ao longo dos últimos trinta anos, incorporando inclusive novas categorias, como a de “paisagem cultural”. Para o caso do Rio de Janeiro, a manutenção da harmonia entre ocupação humana e meio ambiente no espaço urbano deve ser garantida, principalmente, por meio de:

- a) flexibilização da legislação das regiões sujeitas a proteção ambiental
- b) desapropriação das áreas de encostas existentes na região metropolitana
- c) preservação dos conjuntos de logradouros dotados de atrativos naturais
- d) reordenamento das áreas litorâneas marcadas pela expansão imobiliária

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

12. (Uerj 2013)

### **Perimetral**

O viaduto da Perimetral liga o bairro do Caju até a região da Praça XV, no Centro do Rio de Janeiro. A obra foi iniciada no final dos anos 1950, no governo do prefeito Negrão de Lima. O trânsito de veículos na cidade aumentava a cada dia, e a construção do elevado aliviaria as ruas do Centro. É uma das mais importantes vias da cidade, permitindo o acesso à Avenida Brasil, à ponte Rio-Niterói e ao aeroporto Santos Dumont. Estima-se que mais de 40 mil veículos passem pela Perimetral todos os dias.

Adaptado de [www.historiadorio.com.br](http://www.historiadorio.com.br).

### **Porto Maravilha**

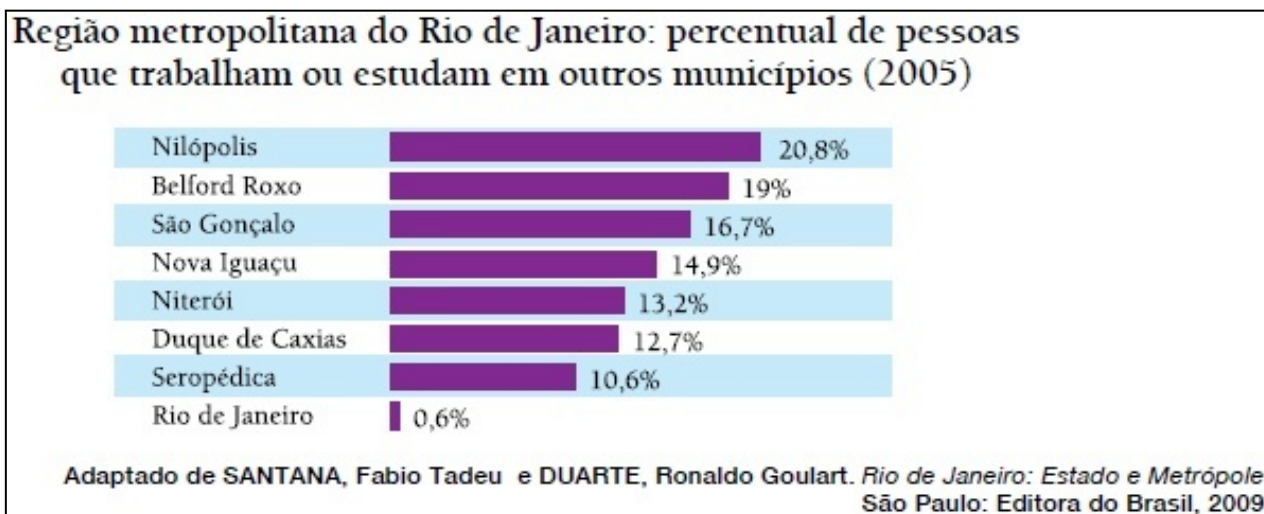
Porto Maravilha é um projeto da Prefeitura do Rio de Janeiro, com apoio dos governos estadual e federal. As obras da primeira fase incluem a construção de novas redes de água, esgoto e drenagem nas avenidas Barão de Tefé e Venezuela, além da urbanização do Morro da Conceição e da restauração do Jardim Suspenso do Valongo. Outras mudanças programadas: demolição parcial do viaduto da Perimetral, transformação da Avenida Rodrigues Alves em via expressa, criação de uma nova rota, chamada provisoriamente de Binário do Porto, e reurbanização de 70 km de vias.

Adaptado de [portomaravilha.com.br](http://portomaravilha.com.br).

Os textos referem-se a duas transformações na cidade do Rio de Janeiro nos últimos sessenta anos: a construção do viaduto da Perimetral, na década de 1950, e, na atualidade, sua demolição parcial, prevista nas obras do projeto Porto Maravilha. Esses dois momentos evidenciam a seguinte mudança nas políticas de planejamento urbano:

- a) interação entre ocupação fabril e modernização dos serviços
- b) integração entre equilíbrio ambiental e ampliação dos espaços públicos
- c) compatibilização entre controle da poluição e redução das estruturas viárias
- d) equiparação entre desenvolvimento do setor de serviços e expansão das áreas de lazer

13. (Uerj 2011)



A dinâmica interna de uma região metropolitana é extremamente complexa, dada a variedade das interações que se estabelecem entre os aglomerados que a compõem. Na tabela acima, evidencia-se o tipo de interação denominado de:

- a) repulsão urbana
- b) migração de retorno
- c) movimento pendular
- d) fluxo de transumância

14. (Uerj 2004) Os subúrbios do Rio de Janeiro são a mais curiosa cousa em matéria de edificação da cidade. Nada mais irregular, mais caprichoso, mais sem plano qualquer, pode ser imaginado.

Não há nos nossos subúrbios cousa alguma que nos lembre os famosos das grandes cidades europeias, com as suas vilas de ar repousado e satisfeito, as suas estradas e ruas macadamizadas\* e cuidadas, nem mesmo se encontram aqueles jardins, cuidadinhos, aparadinhos, penteados, porque os nossos, se os há, são em geral pobres, feios e desleixados.

\* tipo antigo de pavimentação

(BARRETO, A. H. de L. "O Triste Fim de Policarpo Quaresma". São Paulo: Brasiliense, 1956.)

A comparação de Lima Barreto expressa a diferenciação, já existente no início do século XX, entre os subúrbios cariocas e os subúrbios das cidades de outros países.

Esta diferenciação está expressa adequadamente na seguinte afirmativa:

- a) Os subúrbios cariocas abandonados pelo poder público constituíam uma contradição, pois, inversamente ao que ocorria no resto do mundo, eles abrigavam a população de maior prestígio social.
- b) Os subúrbios das grandes cidades europeias foram reservados principalmente para a prática da agricultura, situação inversa aos seus equivalentes cariocas, locais da indústria e de moradia da classe operária.
- c) Os subúrbios no mundo eram destinados à população de baixo status social mas, ao contrário do Rio, nas cidades das nações ricas não ocorre o abandono dos investimentos públicos no seu embelezamento.
- d) Os subúrbios cariocas caracterizaram-se pela precária infraestrutura urbana e como moradia da população de baixa renda, em oposição ao ocorrido em várias outras cidades das nações desenvolvidas.

### 15. (Uerj 2004) **AS ENCHENTES**

As chuvaradas de verão, quase todos os anos, causam no nosso Rio de Janeiro inundações desastrosas. Além da suspensão total do tráfego, com uma prejudicial interrupção das comunicações entre os vários pontos da cidade, essas inundações causam desastres pessoais lamentáveis (...). O Rio de Janeiro, da avenida, dos squares, dos freios elétricos, não pode estar à mercê de chuvaradas, mais ou menos violentas, para viver a sua vida integral. Não sei nada de engenharia, mas, pelo que me dizem os entendidos, o problema não é tão difícil de resolver (...). Infelizmente, porém, nos preocupamos muito com os aspectos externos, (...) e não com o que há de essencial nos problemas de nossa vida urbana, econômica, financeira e social.

(BARRETO, Lima. "Vida Urbana", 19/01/1915)

Lima Barreto é considerado um cronista perspicaz da sociedade carioca do início do século XX. O trecho acima apresenta o problema das enchentes, que até hoje tumultua a vida dos cariocas. Dentre as diversas causas apresentadas para a recorrência das enchentes na cidade do Rio de Janeiro, as duas especialmente ressaltadas por Lima Barreto são:

- a) ocupação desordenada e ineficiência das comunicações
- b) sítio escarpado da cidade e problemas com a engenharia
- c) falta de desenvolvimento tecnológico e traçado colonial da cidade
- d) ênfase no embelezamento urbano e precariedade da infraestrutura

16. (Uerj 2005) Os limites de Vila Isabel são tão confusos que a estátua de Noel Rosa pode estar fora do bairro. O monumento fica na Praça Maracanã, no início do Boulevard Vinte e Oito de Setembro, no Maracanã. Estranho, não? Como Vila Isabel está entrelaçada com Andaraí, Grajaú, Engenho Novo, Tijuca e Maracanã, essa geografia confunde a população.

(Adaptado de "Notícias da Vila. Faculdade de Comunicação Social" / UERJ. Rio de Janeiro, maio, 2002.)

O texto apresenta a dificuldade no reconhecimento de limites geográficos estabelecidos para determinado lugar. A origem desta dificuldade está relacionada ao seguinte fator:

- a) a dinâmica sócio-espacial que cria limites territoriais difusos
- b) as tradições culturais que produzem espaços indiferenciados
- c) a ação dos interesses econômicos que impedem a delimitação dos espaços
- d) os fluxos sociais que cristalizam a divisão político-administrativa dos lugares

17. (Uerj 2007)

### **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

18. (Uerj 2007) **CIDADE LAGOA**

Esta cidade que ainda é maravilhosa  
tão cantada em verso e prosa  
desde o tempo da vovó  
tem um problema crônico renitente  
qualquer chuva causa enchente  
não precisa ser toró...  
basta que chova mais ou menos meia hora  
é batata não demora, enche tudo por aí  
toda cidade é uma enorme cachoeira  
que da Praça da Bandeira  
vou de lancha ao Catumbi  
(...)

Cícero Nunes / Sebastião Fonseca - 1959)

O problema das enchentes na cidade do Rio de Janeiro é muito antigo, conforme reforça a letra do samba acima. Considerando a Área Central da cidade, uma causa natural desse fenômeno e uma característica urbana que o agrava são, respectivamente:

- a) pluviosidade elevada no verão - ruas muito estreitas
- b) bacia de rios temporários - galerias pluviais insuficientes
- c) maciço coberto por floresta tropical - desmonte dos morros
- d) topografia plana - alto índice de impermeabilização do solo

19. (Uerj 2007)

### **A NOVA FRONTEIRA URBANA**

Por que tantas áreas centrais na Europa, América do Norte e Austrália vêm sendo tão radicalmente renovadas nas últimas três décadas, convertendo decadência urbana em novo chic? O processo vai continuar no século XXI ou acabou? O que ele significa para as pessoas que moram lá?

(Traduzido de SMITH, Neil. "The new urban frontier". Londres: Routledge, 1996.)

### **A NOVA APOSTA DO SETOR IMOBILIÁRIO**

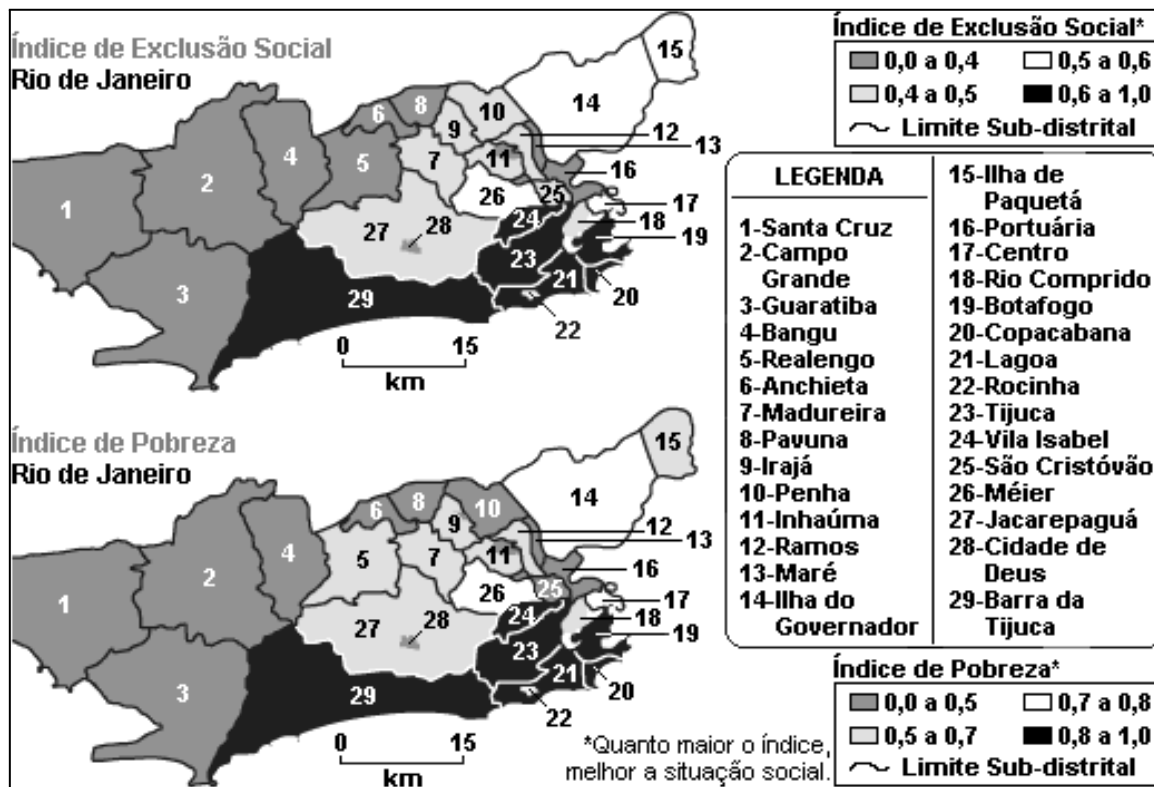
A venda, em menos de duas horas, dos 688 apartamentos do Cores da Lapa, em pleno coração do Rio, mostra o acerto da aposta num bairro até há pouco tempo esvaziado economicamente e há três décadas sem um único grande lançamento imobiliário. Os mais céticos duvidavam do sucesso de um condomínio de classe média, encravado na Rua do Riachuelo, onde funcionava uma antiga fábrica da Antártica.

(Adaptado de "Jornal do Brasil", 12/11/2005)

Os textos abordam o atual processo de reabilitação de áreas urbanas que se encontravam decadentes em várias cidades do mundo, inclusive no Rio de Janeiro. Uma causa e uma das consequências que se pode esperar desse processo são, respectivamente:

- a) reativação das funções urbanas para a população de média e alta renda - expulsão da população de baixa renda pela valorização do solo urbano.
- b) especulação imobiliária ligada ao setor financeiro - descentralização dos serviços ligados ao lazer e à cultura pela reordenação dos critérios de construção.
- c) construção de elevados e vias de ligação da Área Central aos bairros residenciais - redução da densidade da ocupação do solo urbano pelo novo código de obras.
- d) remoção das atividades terciárias para os subcentros comerciais - elevação dos índices de crescimento da população dos bairros centrais pela reurbanização das áreas de periferia.

20. (Uerj 2004)



Os mapas acima refletem o seguinte processo relativo à organização interna da metrópole carioca:

- a) segregação socioespacial
- b) descentralização industrial
- c) constituição da rede urbana
- d) formação de uma hierarquia urbana

## 21. (Uerj 2024) AVENIDA BRASIL - TUDO PASSA, QUEM NÃO VIU? (1994)

De lá pra cá, daqui pra lá  
Eu 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  
É a bailarina da cidade

Ziguezagueando eu vou  
Outra vez com a Mocidade

Do importado à carroça  
O contraste social  
Nesse rio de asfalto  
O dinheiro fala alto  
É a filosofia nacional  
Sou passageiro da alegria  
O meu destino é o prazer  
Passo por ela todo dia  
E hoje ela passa por você

DIOGO DA VIOLA, JEFINHO e JORGE GANNEM  
galeriadosamba.com.br

Analisar o território da Avenida Brasil, no Rio de Janeiro, é analisar uma cidade de contrastes e seus caminhos, os sentidos de sua ocupação. Desde sua inauguração, na década de 1940, houve momentos de aceleração e inércia, tal como acontece no percurso das pessoas que por ali transitam de trem, de ônibus, de van, de mototáxi, automóveis ou, até mesmo, carroças. Cumprindo o papel estratégico para o qual foi traçada, a Avenida facilitou o tráfego rumo ao “centro da cidade”, ou para “fora” dela, para os subúrbios, para outras cidades do Grande Rio, ou para outros destinos. Assim, funcionou como importante eixo impulsionador da ocupação da área por indústrias, estabelecimentos e negócios urbanos nos anos 1940/1950.

Adaptado de TORRES, Pedro. “Avenida Brasil – tudo passa, quem não viu?”: formação e ocupação do subúrbio rodoviário no Rio de Janeiro (1930-1960). *Revista Brasileira de Estudos Urbanos Regionais*, São Paulo, 2018.

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

Tanto o samba-enredo da Mocidade Independente de Padre Miguel quanto o trecho do artigo acadêmico registram algumas mudanças ocorridas no território da Avenida Brasil ao longo dos anos. Tais mudanças se relacionam com o processo de urbanização da então capital da República.

Um objetivo e um impacto socioeconômico associados à construção e à expansão da Avenida Brasil, nos anos 1940 e 1950, estão indicados, respectivamente, em:

- a) modernização fabril - adequação ambiental
- b) redistribuição comercial - especulação imobiliária
- c) racionalização das acessibilidades - padronização viária
- d) integração dos logradouros - reorganização habitacional

## 22. (Uerj 2023)



Antiga favela do Esqueleto

Quando Carlos Lacerda assumiu a função de primeiro governador do estado da Guanabara, em 1960, as favelas estavam em expansão na cidade. Durante seu governo, iniciou-se a política de remoção, ou seja, o processo de transferência de algumas favelas para lugares distantes, o que gerou muito descontentamento e protestos. Surgiram conjuntos habitacionais como Cidade de Deus, em Jacarepaguá, Vila Kennedy, em Senador Camará, Vila Aliança, em Bangu, e Vila Esperança, em Vigário Geral, compostos por pequenas unidades padronizadas, servidas por transportes públicos insuficientes e distantes dos empregos da maioria. Hoje, quem passa pelo Parque da Catacumba, na Lagoa, pelos prédios da chamada Selva de Pedra, no Leblon, ou pelo *campus* da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), no Maracanã, nem imagina que esses espaços abrigaram as três maiores favelas da cidade nos anos 1960: Catacumba, Praia do Pinto e Esqueleto, respectivamente. A favela do Esqueleto tinha esse nome pois, em seu terreno, havia o esqueleto da construção inacabada de um hospital. Grande parte de seus moradores foi assentada na Vila Kennedy.

Adaptado de [multirio.rio.rj.gov.br](http://multirio.rio.rj.gov.br).

Iniciada ainda no antigo estado da Guanabara, durante o governo de Carlos Lacerda, as remoções de favelas inseriam-se no projeto de intervenção estatal para expansão da cidade.

Um objetivo e um efeito das remoções então efetivadas foram, respectivamente:

- redefinição da divisão distrital – captação de recursos administrativos
- integração de área desabitada – racionalização de moradias populares
- valorização da especulação imobiliária – gentrificação de logradouros urbanos
- hierarquização da distribuição demográfica – modernização de redes rodoviárias



24. (Uerj 2017)



“A capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividade e de capitais nesta parte do mundo”.

RODRIGUES ALVES, presidente da República, 1902-1906.

No início do século XX, enquanto a charge ironizava um dos graves problemas que afetava a população da cidade do Rio de Janeiro, o pronunciamento do então presidente Rodrigues Alves enfatizava a preocupação com o que poderia comprometer o desenvolvimento da capital da República. Naquele contexto, uma ação governamental para promover tal desenvolvimento e um resultado obtido, foram, respectivamente:

- a) reforma urbana – qualificação da mão de obra
- b) combate à insalubridade – incremento da imigração
- c) ampliação da rede hospitalar – controle da natalidade
- d) expansão do saneamento básico – erradicação da pobreza

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

25. (Uerj 2016)



Avenida Central, Rio de Janeiro, inaugurada em 1904.



Palácio Monroe, Rio de Janeiro, inaugurado em 1906.

“O cartão-postal é o melhor veículo de propaganda e reclame de que podem dispor os homens, as empresas, a indústria, o comércio e as nações”.

Olavo Bilac. *A cartophilia*, 15/06/1904.

A frase de Olavo Bilac assinala a ampliação da produção de cartões-postais no início do século XX, que animou colecionadores e o trabalho de editores, fotógrafos e gravuristas. As imagens dos cartões do Rio de Janeiro, capital brasileira naquele momento, associaram-se à propaganda das ações governamentais indicadas em

- a) modernização e progresso material de espaços públicos
- b) planejamento e racionalização do crescimento urbano
- c) valorização e preservação dos monumentos arquitetônicos
- d) remodelamento e expansão das vias de transportes coletivos

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

26. (Uerj 2016) O passado sempre fez parte do cotidiano de diversas sociedades contemporâneas. Esse não foi o caso do Brasil. O peso material e simbólico das formas urbanas herdadas de tempos anteriores foi aí muito menos paralisante do que na Europa. O projeto modernizador do século XIX fundamentou-se na esperança de um futuro melhor e na rejeição do passado, na abolição dos seus vestígios, na sua superação. Essa fé no “país do futuro” tornou-se uma ideologia avassaladora a partir da República, e isto explica por que foram tão bem-sucedidas, no século XX, as reformas urbanísticas radicais que tanto transformaram a face de diversas cidades brasileiras.

Adaptado de ABREU, M. Sobre a memória da cidade. In: Fridman, F.; Haesbaert, R. (orgs.). *Escritos sobre espaço e história*. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.

Uma intervenção específica do poder público no espaço da cidade do Rio de Janeiro, que ilustra de modo exemplar a perspectiva descrita no texto, foi responsável pela.

- a) ocupação da Barra da Tijuca
- b) construção da Avenida Brasil
- c) derrubada do Morro do Castelo
- d) urbanização do Aterro do Flamengo

27. (Uerj 2007) O contraste entre as fotos a seguir é um exemplo das transformações por que passou a cidade do Rio de Janeiro em mais de meio século.



Dois processos fundamentais que contribuíram para essas transformações são:

- a) mudança da capital para Brasília, em 1960, e criação das zonas administrativas, em 1978.
- b) constituição da Região Metropolitana, em 1945, e renovação urbana com o Rio Cidade I, em 1980.
- c) verticalização acentuada, a partir dos anos 1950, e difusão do transporte rodoviário, a partir dos anos 1960.
- d) ampliação de moradias na periferia, a partir dos anos 1970, e expansão urbana da Zona Oeste, a partir dos anos 1980.

28. (Uerj 2012) Cheio de apreensões e receios despontou o dia de ontem, 14 de novembro de 1904. Muito cedo tiveram início os tumultos e depredações. Foi grande o tiroteio que se travou. Estavam formadas em toda a rua do Regente, estreita e cheia de casas velhas, grandes e fortes barricadas feitas de montões de pedras, sacos de areia, bondes virados, postes e pedaços de madeira arrancados às casas e às obras da avenida Passos.

*Jornal do Comércio*, 15/11/1904  
Adaptado de *Nosso Século* (1900-1910). São Paulo: Abril Cultural, 1980.

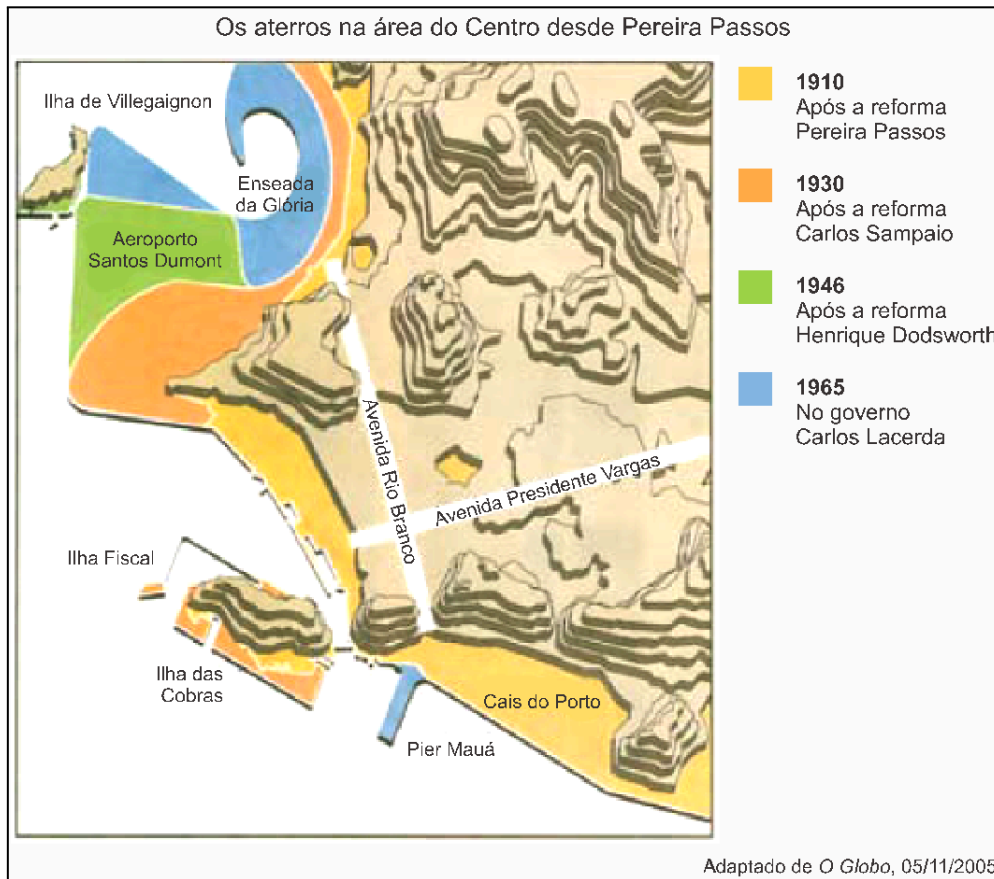
O progresso envaidecera a cidade vestida de novo, principalmente inundada de claridade, com jornais nervosos que a convenciam de ser a mais bela do mundo. Era a transição da cidade doente para a maravilhosa.

PEDRO CALMON (historiador / 1902-1985)

Os textos referem-se aos efeitos da gestão do prefeito Pereira Passos (1902-1906), momento em que a cidade do Rio de Janeiro passou por uma de suas mais importantes reformas urbanas. Uma intervenção de destaque foi a abertura da avenida Central, hoje avenida Rio Branco, provocando não só elogios, como também conflitos sociais. A principal motivação para esses conflitos esteve relacionada à:

- a) restrição ao comércio popular
- b) devastação de áreas florestais
- c) demolição de moradias coletivas
- d) elevação das tarifas de transporte

## 29. (Uerj 2008)



No mapa são indicadas alterações no espaço natural da cidade do Rio de Janeiro, em particular em sua área central, promovidas por diversos prefeitos em boa parte do século XX.

Uma consequência comum a essas reformas foi:

- a) o aterramento de manguezais
- b) a construção de habitações populares
- c) a ampliação das vias de circulação urbana
- d) a integração dos diversos meios de transporte coletivo

30. (Uerj 2011) A avenida Presidente Vargas, inaugurada em 7 de setembro de 1944, existe graças à demolição de mais de 500 edificações nas quadras compreendidas entre a rua General Câmara e a rua de São Pedro; estas duas ruas passaram a constituir as pistas laterais (lados ímpar e par, respectivamente), enquanto a pista central ocupa o lugar das quadras demolidas.

Adaptado de [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)



**Construção da avenida Presidente Vargas**

Interbits®

[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

A abertura da avenida Presidente Vargas foi uma das principais obras realizadas na cidade do Rio de Janeiro durante a gestão do prefeito Henrique Dodsworth, de 1937 a 1945.

No contexto da época, essa obra tinha como principal objetivo:

- a) valorização imobiliária de regiões favelizadas
- b) integração das redes rodoviária e ferroviária urbanas
- c) ampliação dos acessos entre as zonas central e norte
- d) modernização da infraestrutura habitacional da área portuária

31. (Uerj 2026)



brasilianafotografia.bn.gov.br



brasiliana.iconografia.art.br

O chafariz do Largo da Carioca teve sua pedra fundamental lançada em 5 de fevereiro de 1832 e começou a funcionar em 7 abril de 1834. Tinha 35 bicas, tanques para as lavadeiras e um bebedouro de animais. Foi demolido entre 1925 e 1926, na administração do prefeito Alaor Prata (1882-1964), sob a alegação de que, em função do trânsito, havia a necessidade de ampliação do Largo da Carioca.

Andrea C. T. Wanderley Adaptado de [brasilianafotografia.bn.gov.br](http://brasilianafotografia.bn.gov.br)

No século XIX, na cidade do Rio de Janeiro, o chafariz do Largo da Carioca, de dimensões grandiosas, tinha funções específicas, como indicado no texto e ilustrado nas imagens.

Sua demolição, na década de 1920, é um indício da seguinte mudança no contexto urbano:

- a) viabilização de áreas verdes.
- b) expansão de vias de locomoção.
- c) privatização de logradouros públicos.
- d) universalização de abastecimento de água.

32. (Uerj 2026) Uma nova região metropolitana, ainda em formação no estado do Rio de Janeiro, é a da Bacia de Campos, que integra 12 municípios, com uma população de aproximadamente 1,3 milhão de habitantes e três capitais regionais (Campos dos Goytacazes, Macaé e Cabo Frio).

A metropolização do litoral fluminense é tema de tese de doutorado, defendida na UFRJ em março de 2023. Segundo o autor, no processo de integração entre os municípios da região, é possível identificar parâmetros de metropolização previstos pelo IBGE.

Adaptado de [odia.ig.com.br](http://odia.ig.com.br), 10/12/2024.

Para identificar a aglomeração urbana em formação, citada na notícia, um parâmetro relevante é:

- a) renda dos bairros periféricos
- b) intensidade dos fluxos pendulares
- c) qualidade dos transportes públicos
- d) magnitude dos investimentos industriais

### 33. (Uerj 2024)



O Complexo do Alemão é um dos bairros mais jovens do Rio de Janeiro. Localizado na zona da Leopoldina, foi instituído em 1993. Com uma população de cerca de 180 mil habitantes, o bairro, hoje, é formado por um conjunto de comunidades, incluindo o Morro do Alemão, que emprestou seu nome ao complexo.

O Complexo tornou-se conhecido como um dos mais violentos da cidade. Foi alvo de uma das iniciativas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), uma parceria entre o governo federal e o governo do estado do Rio de Janeiro, em que foram previstas melhorias de infraestrutura em geral, de modo a livrar o bairro e seus arredores da violência. Algumas chegaram a sair do papel, como o teleférico, e outras foram engavetadas.

Adaptado de wikifavelas.com.br.

A história do Complexo do Alemão se insere no processo de expansão da cidade do Rio de Janeiro, nos últimos setenta anos. Nesse período, duas características desse processo foram:

- limitação de ações sanitárias – racionalização de projetos imobiliários
- integração de áreas suburbanas – distribuição de atividades industriais
- precarização de moradias populares – inadequação de políticas públicas
- ocupação de reservas ambientais – suspensão de transportes ferroviários

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

### 34. (Uerj 2025)



A Estação Ferroviária Leopoldina não abriga o mais belo dos aspectos visuais, visto que sua histórica fachada está pichada, suja e mal conservada. No entanto, em outros tempos, essa parada da cidade do Rio de Janeiro simbolizou o que havia de mais charmoso no Brasil. “A linha que partia dessa estação unia o centro do Rio a Petrópolis e a Três Rios. As viagens, no início, eram cheias de requinte”, conta o historiador Maurício Santos.

Inaugurada em 1926, era chamada de Barão de Mauá, para homenagear Irineu Evangelista de Souza, um dos pioneiros da construção de ferrovias no país. A estação foi elogiada inclusive por estrangeiros admiradores de boa arquitetura, segundo o historiador. Em 2002, deixou de ser utilizada definitivamente para embarque de passageiros, que passaram a embarcar na estação Dom Pedro II, conhecida como Central do Brasil.

QUINTINO GOMES FREIRE Adaptado de diariodorio.com, 18/03/2015.

As estações de trem representaram um modelo exitoso de investimento em meios de transporte, no decorrer dos séculos XIX até meados do século XX.

A desativação da Estação Ferroviária Leopoldina, no início do século XXI, decorre do seguinte aspecto das transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro:

- a) crescimento de ações para a ocupação de periferias e favelas
- b) deslocamento de verbas para a circulação de automóveis e ônibus
- c) ordenamento de iniciativas para a geração de empregos e serviços
- d) aprimoramento de práticas para a integração de indústrias e finanças

35. (Uerj 2026)

### ÁREAS ATERRADAS NA BAÍA DE GUANABARA ATÉ O FINAL DA DÉCADA DE 1990



A Baía de Guanabara tinha cerca de 468 km<sup>2</sup> de superfície nos anos de 1500. Por ser instável, a estrutura geológica do local possui uma tendência natural ao acúmulo sedimentar, mas a atuação antrópica foi fundamental para a aceleração desse processo. A invasão dos colonizadores marcou o início dessa transição, e o crescimento urbano do último século acentuou de forma mais drástica as transformações na paisagem, em especial com aterros como os das ilhas do Fundão e do Governador e dos bairros do Flamengo e do Centro. Hoje, o espelho d'água da Baía, bastante reduzido, tem aproximadamente 374 km<sup>2</sup>.

Helena Rebello e Fabio Penna Adaptado de [app.globoesporte.globo.com](http://app.globoesporte.globo.com)

Os processos socioespaciais ocorridos no entorno da Baía de Guanabara, sobretudo ao longo do século XX, tiveram enorme impacto na deterioração das “águas da Guanabara”, hoje diferentes daquelas percorridas pelo “navegante negro”. As intervenções antrópicas observadas na imagem e descritas na reportagem contribuíram para essa deterioração. Muitas dessas intervenções tinham a finalidade de favorecer a:

- a) descentralização de empresas públicas.
- b) realocação de subcentros funcionais.
- c) implantação de moradias populares.
- d) circulação de veículos automotores.

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)

GABARITOS NO NOSSO SITE:  
[Clique AQUI !](#)

Vejam os cursos de HUMANAS voltados para UERJ e ENEM no nosso site: [www.chadehumanas.com.br](http://www.chadehumanas.com.br)

Assistam nossas aulas gratuitas pelo canal do Youtube. [Clique aqui para assistir !](#)