DPS
CP/CAEM 2023
2ª AVALIAÇÃO SOMATIVA
FICHA AUXILIAR DE CORREÇÃO
(UMA SOLUÇÃO)

Aluno nº

GEOGRAFIA

1ª QUESTÃO (Valor 6,0)

"Ecoeficiência refere-se à capacidade das empresas, indústrias ou economias para produzir bens e serviços, enquanto incorrer menos impacto sobre o meio ambiente e consumir menos recursos naturais". (Picazo-Tadeo, A. J., Beltrán-Esteve, M., & Gómez-Limón, J. A. (2012). Assessing eco-efficiency with directional distance functions. European Journal of Operational Research, 220(3), 798-809. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0377221712001579. Acesso em 22 SET 23).

Analisar a atual infraestrutura de transportes do Brasil**,** nos aspectos econômicos e políticos, **destacando** as questões ambientais relacionadas aos diferentes modais de deslocamento nacionais e **concluindo** sobre as ações necessárias para promover um sistema de mobilidade mais ecoeficiente no País.

1. MÉTODO

TOTAL: 180 (cento e oitenta) escores					
PARÂMETRO	**IDEIAS**	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – INTRODUÇÃO**		**ESCORES**	**ESC Alu**
Introdução (10% a 15%) **Identificação do objeto correto**	**M1**	Abordagem da ideia central.		6	
	M2	Delimitação do espaço geográfico e/ou do tempo.		6	
	M3	Ideias complementares relacionadas com a questão que evidenciem uma preparação correta para o desenvolvimento.		4	
	M4	Não elaboração da introdução de forma abrupta.		3	
	M5	Não antecipação de partes do desenvolvimento.		4	
	M6	Ligação com o desenvolvimento.		2	
PARÂMETRO	**IDEIAS**	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – DESENVOLVIMENTO**		**ESCORES**	**ESC Alu**
Desenvolvimento (55% a 70%) **Compreensão do nível de desempenho/ Identificação do objeto correto**	**M7**	Divisão da solução em introdução, desenvolvimento e conclusão.		5	
	M8	Divisão do todo em partes coerentes.	Totalmente.	15	
			Mais da metade das partes está coerente com o todo.	10	
			Menos da metade das partes está coerente com o todo.	5	
			Divisão sem coerência.	0	
	M9	Identificação da coerência das ideias com o objeto	Totalmente.	15	
			Atendimento em mais da metade das ideias.	7	
			Atendimento em menos da metade das ideias.	3	
			Não atendimento das ideias.	0	
	M10	Análise das ideias com ligação de causa e efeito.	Totalmente.	25	
			Mais da metade das ideias com ligação.	20	
			Menos da metade das ideias com ligação.	10	
			Ideias sem ligação.	0	
	M11	Elaboração das ideias do destaque.	Totalmente.	15	
			Mais da metade das ideias com ligação.	10	
			Menos da metade das ideias com ligação.	5	
			Ideias sem ligação.	0	
	M12	Elaboração das conclusões parciais.	De forma dedutiva.	30	
			Limitando-se a resumir.	5	
			Não elaborou as conclusões parciais.	0	

PARÂMETRO	IDEIAS	ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – CONCLUSÃO		ESCORES	ESC Alu
Conclusão (20% a 30%) **Compreensão do nível de desempenho.**	**M13**	Retomada da ideia central.		5	
	M14	Elaboração da síntese coerente com as conclusões parciais.	Com as ideias essenciais e de forma dedutiva.	20	
			Parcialmente com as ideias essenciais.	10	
			Não elaborou a síntese ou limitou-se a resumir.	0	
	M15	Conclusão baseada nos aspectos desenvolvidos (lógica).	Na conclusão, todas as ideias têm suporte na introdução ou no desenvolvimento.	15	
			Na conclusão, mais da metade das ideias tem suporte na introdução ou no desenvolvimento.	10	
			Na conclusão, menos da metade das ideias tem suporte na introdução ou no desenvolvimento.	2	
			Ideias sem suporte.	0	
	M16	Elaboração do parágrafo conclusivo.		10	
Subtotal – MÉTODO				**180**	

2. CONHECIMENTO

PARÂMETRO	IDEIAS	ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – INTRODUÇÃO	ESCORES	ESC Alu
Introdução (10% a 15%) **Algumas ideias**	**C1**	A infraestrutura de transportes do Brasil abrange as redes, sistemas e instalações que possibilitam o deslocamento de pessoas, bens e mercadorias no território nacional, por meio de diversos modais. Essa estrutura desempenha um papel crucial na conectividade e no desenvolvimento do País.	8	
	C2	A amplidão geográfica do Brasil, maior país do subcontinente sul-americano, influencia a configuração dos modais presentes, apresentando obstáculos únicos devido à diversidade de terrenos, climas, distâncias e à vasta extensão costeira banhada pelo Oceano Atlântico, que desempenha um papel crucial na conectividade nacional e internacional. Essa extensão territorial exige diferentes soluções logísticas, a fim de garantir a eficiência de todo o conjunto.	8	
	C3	O arranjo dos diversos modais de deslocamento, também, deve considerar os impactos da análise coerente de importantes questões ambientais, na atualidade. A diversidade de ecossistemas e biomas presentes em todo o País exige uma abordagem cuidadosa e sustentável no planejamento e em sua correta implementação.	7	
	C4	A promoção da ecoeficiência nos transportes demanda a execução de ações concretas, visando à redução dos impactos ambientais e ao uso mais eficiente dos recursos, desempenhando um relevante papel na construção de um sistema de mobilidade equilibrado.	7	
	C5	A seguir, será **analisada** a atual infraestrutura de transportes do Brasil**,** nos aspectos econômicos e políticos, **destacando** as questões ambientais relacionadas aos diferentes modais de deslocamento nacionais e **concluindo** sobre as ações necessárias para promover um sistema de mobilidade mais ecoeficiente no País.	5	
	C6	Outras ideias julgadas pertinentes.	10	
PARÂMETRO	**IDEIAS**	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – DESENVOLVIMENTO**	**ESCORES**	**ESC Alu**
Desenvolvimento (55% a 70%) **Ideias**		**a. Aspectos econômicos**		
	C7	**A malha rodoviária federal do País possui atualmente a extensão total de 75,8 mil km, dos quais 65,4 mil km correspondem a rodovias pavimentadas e 10,4 mil km correspondem a rodovias não pavimentadas**. A predominância do modal rodoviário no Brasil, em detrimento de outros modais de transporte, como ferrovias e hidrovias, é notadamente moldada por considerações econômicas, já que a flexibilidade das estradas permite a eficiente distribuição de mercadorias em áreas urbanas e rurais. Embora as estradas tenham custos iniciais mais baixos em comparação com ferrovias e hidrovias, isso gera desafios como congestionamentos e altos custos logísticos a longo prazo. A influência da indústria automobilística e transportadores rodoviários levou a políticas de investimento e incentivos fiscais para estradas, resultando em desigualdade na distribuição de recursos e problemas de sustentabilidade. **Destaca-se que** na construção de uma rodovia, questões relativas à redução do impacto ambiental nas regiões de passagem, a fim de evitar a fragmentação de habitats naturais e a remoção desnecessária de vegetação devem ser consideradas como parte integrante da concepção do projeto até a sua implementação.	8	

Desenvolvimento (55% a 70%) **Ideias**	**C8**	O Brasil possui um sistema extenso de rios e lagos, dividido em 12 bacias hidrográficas e uma **malha hidroviária de 42 mil quilômetros, compostos por 21 mil quilômetros de rios navegáveis e 15 mil quilômetros de trechos potencialmente navegáveis.** A ampliação do modal hidroviário, encontra obstáculos significativos devido à interseção com as obras do setor hidrelétrico, muitas vezes realizadas sem uma avaliação integrada abrangente. Esse cenário exemplifica a complexa relação entre desenvolvimento econômico e preservação ambiental. A navegação interior é frequentemente relegada a um papel secundário, destacando a predominância de interesses voltados para o aproveitamento dos recursos hídricos, sobretudo na área da hidroeletricidade. **Ressalta-se** que a harmonização entre diferentes setores, com ênfase na avaliação integrada e na consideração dos impactos ambientais, como a interrupção dos cursos d'água e a alteração de ecossistemas aquáticos, é fundamental para assegurar o desenvolvimento sustentável e equitativo das vias de transporte, minimizando os conflitos entre as demandas econômicas e a proteção do meio ambiente.	8	
	C9	**A conectividade entre os diferentes modais é deficiente, na medida que o modal rodoviário não está adequadamente integrado a sistemas de transportes eficientes e a corredores multimodais**, o que contribui para a dependência e preponderância deste modal no País. **Ressalta-se** que investimentos em infraestrutura devem priorizar práticas ambientalmente responsáveis, incluindo a adoção de tecnologias de transporte mais limpas e eficientes, como veículos elétricos em transporte público e combustíveis de baixa emissão de poluentes. A consideração ambiental também deve guiar o planejamento, minimizando impactos em ecossistemas sensíveis e incluindo ações de mitigação, como replantio de áreas afetadas; e a redução da poluição nos portos gerada por embarcações e caminhões, por meio da eletrificação de áreas de atracação e tecnologias de controle de emissões. Neste sentido, ações como a integração entre os diferentes modais e a adoção de práticas construtivas sustentáveis, com materiais de baixa emissão e medidas de preservação do solo e ecossistemas, são importantes para impulsionar o desenvolvimento nacional.	8	
	C10	Atualmente, **as disparidades existentes na estruturação do sistema de mobilidade das regiões brasileiras** revelam um claro reflexo dos aspectos econômicos. A presença de uma rede mais sólida de infraestrutura nas regiões Sudeste, Sul e parte do Centro-Oeste resulta em vantagens competitivas, permitindo uma maior fluidez no transporte de mercadorias e de pessoas, o que fomenta as atividades econômicas. Por outro lado, o Nordeste enfrenta desafios devido à infraestrutura menos desenvolvida, afetando sua conectividade e seu potencial de crescimento econômico. A descontinuidade da rede no Espírito Santo, no sul da Bahia e a ausência de infraestrutura na Amazônia ressaltam a dificuldade em superar barreiras geográficas e de investimento nessas áreas, o que tende a limitar o acesso a mercados e recursos. A falta de estradas asfaltadas ou vias navegáveis permanentes na Amazônia reflete o desafio intrínseco de equilibrar desenvolvimento econômico com a conservação ambiental em uma região sensível.	8	
	C11	A infraestrutura de transportes do País **apresenta óbices relacionados ao seu papel de contribuir para a integração nacional e regional**. Essa falta de integração afeta o acesso a mercados e recursos, especialmente em áreas remotas. A necessidade de interligar aeroportos, estradas, ferrovias e hidrovias é vital para reduzir essas disparidades. Melhorar as ligações de transporte permite ao Brasil aproveitar suas riquezas naturais, como produtos agrícolas e minerais, impulsionando o desenvolvimento econômico em regiões distantes dos centros urbanos. Um exemplo é a relação entre a produção agrícola no Centro-Oeste e os portos do Norte e Nordeste. Modernizar as ferrovias que conectam essas áreas diminui o tempo e os custos de transporte, aumentando a competitividade internacional dos produtos brasileiros. O uso eficiente de diferentes modos de transporte é fundamental para otimizar a logística, reduzir custos e encurtar distâncias entre polos econômicos.	8	

Desenvolvimento (55% a 70%) **Ideias**	**C12**	Em que pese a importância atual do tema, a infraestrutura de transportes **ainda é deficiente em modais mais sustentáveis**, como ferrovias e hidrovias, que possuem um menor impacto ambiental em comparação ao transporte rodoviário. Incentivos fiscais e regulatórios desempenham um papel vital nesse processo, impulsionando a adoção desses modais e direcionando o país rumo a um sistema de transporte mais sustentável. **Ressalta-se** que ferrovias e hidrovias oferecem uma alternativa mais eficiente em termos energéticos e menos poluente. A promoção desses modais reduz o congestionamento nas estradas, diminui as emissões de gases de efeito estufa e mitiga os impactos negativos sobre a qualidade do ar. Além disso, a utilização de ferrovias e hidrovias otimiza o transporte de cargas em longas distâncias e viabiliza o acesso às áreas remotas, contribuindo para o desenvolvimento regional.	8	
	C13	**Atualmente, o modal ferroviário corresponde a 17,7% na participação da matriz de transporte brasileira**, considerado pouco para um país com dimensões continentais. Há cerca de 30 mil km de ferrovias federais existentes, distribuídas a 15 contratos de concessão/subconcessão, e 10 mil km de ferrovias autorizadas a serem construídas por particulares. Observa-se que maiores investimentos são necessários para o aprimoramento das estradas e ferrovias entre as áreas de produção e os portos de exportação, visando, por exemplo, ao escoamento da produção agrícola, o que dificulta a redução de custos logísticos e torna os produtos brasileiros menos competitivos devido ao chamado "custo Brasil". O desenvolvimento e a melhoria dessas infraestruturas faz parte das ações e estratégias que visam a diversificar a gama de produtos destinados à exportação, possibilitando, inclusive, a inclusão de itens manufaturados e tecnológicos. A modernização e expansão da **Ferrovia Norte-Sul** é um exemplo concreto de como a melhoria da infraestrutura de transporte, incluindo ferrovias e conexões intermodais, impulsiona a competitividade das exportações brasileiras, reduz custos e aumenta a diversificação dos produtos destinados ao comércio global. Assim, ações como a promoção da intermodalidade contribuem para o transporte eficiente para os mercados internacionais, expandindo oportunidades comerciais e impulsionando as exportações do País.	8	
	C14	A **participação dos aeroportos** na infraestrutura de transportes brasileira desempenha um papel importante na atualidade, promovendo a interligação do País e favorecendo tanto o desenvolvimento econômico quanto a conectividade global. **O Brasil tem 99 aeroportos, sendo 18 internacionais e 81 para voos regionais**, sendo o aeroporto de Guarulhos o mais movimentado do Brasil. Dos dez maiores, seis estão localizados na região Sudeste, dois no Nordeste e um na região Sul e Centro-Oeste, respectivamente. Com investimentos significativos em expansão e modernização nos últimos anos, diversos aeroportos foram beneficiados com melhorias em suas infraestruturas e operações, como o de Natal, inaugurado em 2014 para atender a demanda da região nordeste. As melhorias incluíram a modernização de terminais, pistas e infraestruturas, bem como a criação de uma estrutura mais adequada para atender ao aumento do tráfego aéreo e proporcionar uma melhor experiência aos passageiros. Além de serem portões de entrada e saída para turismo e comércio internacional, os aeroportos desempenham um papel crucial na integração regional, permitindo o acesso às áreas remotas e incentivando o desenvolvimento econômico em regiões estratégicas.	8	
		Conclusão Parcial		
	C15	Conclui-se, parcialmente, que a infraestrutura de transportes brasileira, considerando os aspectos econômicos, apesar dos gargalos **tem evoluído proporcionalmente aos recursos destinados aos diversos setores e tem sido influenciada pelas marcantes disparidades regionais existentes no País**. Baseada em uma abordagem ecoeficiente, essa evolução tem aumentado, alinhando os benefícios econômicos à preservação do meio ambiente. A transição para um sistema de transporte mais sustentável, por meio de investimentos em ferrovias, hidrovias e soluções tecnológicas, além de otimizar a logística e a conectividade interna, também estabelece um compromisso firme com a preservação ambiental e com a busca por uma mobilidade mais direcionada com as necessidades do futuro.	14	

		b. <u>Aspectos políticos</u>		
	C16	A **falta de continuidade nos planos de longo prazo** é um dos principais entraves à melhoria da infraestrutura de transportes no Brasil. Ao longo das últimas décadas, o País tem testemunhado mudanças frequentes nas diretrizes políticas e nas prioridades governamentais, o que resulta em interrupções nos projetos de infraestrutura em andamento e em dificuldades na implementação de planos estratégicos de longo prazo. Essa falta de continuidade prejudica a execução eficiente de projetos, uma vez que os investimentos requerem anos para se concretizarem, e as constantes mudanças políticas podem levar a alterações nos cronogramas, nas alocações de recursos e até mesmo no direcionamento dos projetos.	8	
	C17	A **configuração política** no Brasil prejudica a confiança de investidores privados e parceiros internacionais interessados em projetos de infraestrutura, devido aos riscos financeiros aumentados, à falta de consistência nas políticas governamentais, aos possíveis atrasos e cancelamentos de projetos, à influência na credibilidade internacional do País e à incerteza sobre o ambiente regulatório futuro. Para atrair investimentos e promover o desenvolvimento da infraestrutura de transportes, é necessário que o governo estabeleça um ambiente regulatório previsível e demonstre compromisso com políticas consistentes e transparentes.	8	
<u>Desenvolvimento</u> **(55% a 70%)** **Ideias**	**C18**	A infraestrutura de transportes no Brasil enfrenta um cenário complexo e desafiador devido à **burocracia e aos processos de tomada de decisão**. A interação entre regulamentações intricadas, interesses políticos e a multiplicidade de órgãos envolvidos frequentemente resulta em atrasos consideráveis na implementação de projetos. A necessidade de aprovações em várias instâncias, a revisão minuciosa dos estudos de impacto ambiental e as negociações entre setores público e privado geram morosidade nos processos, impactando negativamente a modernização e a expansão do sistema. Além disso, a influência política molda as prioridades de projetos, a distribuição de recursos e a escolha de parceiros, afetando a eficiência e a imparcialidade dessas decisões.	8	
	C19	A **política de privatizações** no setor de transporte no Brasil modernizou a estrutura de vários modais, mas, também, criou a necessidade de adequações às diversas demandas ambientais. A partir das décadas de 1990 e 2000, o governo transferiu a gestão de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos para o setor privado via concessões e parcerias público-privadas (PPPs). Esse movimento visava a otimizar serviços, reduzir burocracia e abordar preocupações ambientais. Contudo, surgiram debates sobre a regulação, o equilíbrio entre lucro e acessibilidade, e a harmonização do privado com o interesse público, incluindo as implicações ecológicas. **Ressalta-se** que o sucesso dessas privatizações requer, dentre outras, a elaboração de contratos sólidos, a supervisão rigorosa e critérios ambientais, como Avaliações de Impacto Ambiental (AIA) e a gestão de resíduos que garantam práticas sustentáveis e redução de impacto ambiental nas infraestruturas privatizadas.	8	
	C20	Na busca por uma infraestrutura de transportes mais sustentável, o Brasil tem implementado diversas **políticas inovadoras**. O Programa Nacional do Álcool (Proálcool) foi pioneiro ao promover o uso do etanol como combustível, contribuindo para a redução das emissões de carbono e a diversificação da matriz energética. Além disso, o Ecodiesel, um biodiesel feito a partir de fontes renováveis, tem sido uma alternativa mais limpa para o transporte rodoviário, com potencial para diminuir a poluição do ar. Outra abordagem é a adoção de ônibus elétricos em áreas urbanas, como em algumas cidades brasileiras, visando a minimizar as emissões locais de poluentes e reduzir o ruído nas áreas urbanas. **Destaca-se** que essas iniciativas demonstram a intenção de alinhar os setores de transporte e energia com metas de sustentabilidade, buscando reduzir emissões de carbono, promover fontes renováveis de energia e adotar tecnologias mais limpas, contribuindo para um sistema de transporte mais ecoeficiente e compatível com os desafios ambientais contemporâneos.	8	

	C21	A **reestruturação dos modais de transporte é influenciada pela participação do Brasil em acordos ambientais internacionais**. Compromissos como os estabelecidos nos Acordos de Paris para redução das emissões de carbono têm orientado as políticas nacionais em direção a um transporte mais ecoeficiente. A necessidade de cumprir metas internacionais de redução de gases de efeito estufa tem levado o País a priorizar a eletrificação de transporte de passageiros e de carga e à expansão dos modais de carga ferroviário e hidroviário, visando a alinhar-se com os objetivos globais de mitigação das mudanças climáticas.	8	
	C22	A busca por conectar os diversos modais de transporte brasileiros aos sistemas dos países vizinhos é uma **estratégia política para promover a integração regional.** Isso não só facilita o comércio internacional, mas também **fortalece os laços diplomáticos** e culturais entre nações. Exemplos incluem o Corredor Bioceânico, ligando portos do Brasil, Argentina, Paraguai e Chile, e a Ferrovia Bioceânica para conectar Brasil e Peru. A construção da Ponte da Integração Brasil-Paraguai, ligando Foz do Iguaçu e Ciudad del Este, é outra iniciativa que visa a facilitar o tráfego e intercâmbio comercial entre países. Através de cooperação política e acordos bilaterais, tais projetos impulsionam o crescimento econômico e reforçam relações entre nações vizinhas, mostrando como a interligação de modais vai além da logística, sendo uma expressão tangível de colaboração regional.	8	
Desenvolvimento (55% a 70%) Ideias	**C23**	A infraestrutura de transportes no Brasil é impactada **por fatores externos aos interesses nacionais**, resultando em planejamento distorcido e priorização de ganhos individuais e regionais. A corrupção prejudica a transparência e a alocação eficiente de recursos, causando desvio de verbas e atrasos em projetos. O *lobby* de grupos de interesse influencia decisões políticas, direcionando investimentos para áreas específicas ao invés da conectividade nacional. Interesses regionais também contribuem para desigualdades na distribuição de investimentos e expansão da infraestrutura, resultando em disparidades de desenvolvimento. Superar esses desafios requer fortalecimento institucional, transparência nas decisões e priorização dos interesses nacionais sobre os individuais e regionais, para criar uma infraestrutura de transporte integrada e sustentável.	8	
		Conclusão Parcial		
	C24	Conclui-se parcialmente que a infraestrutura de transportes no Brasil, considerando os aspectos políticos, **é impactada pela descontinuidade e pelas pressões advindas da busca do equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental**. Para alcançar esse objetivo, é importante conciliar seu desenvolvimento com uma regulamentação ambiental rigorosa, criar incentivos que estimulem a adoção de práticas sustentáveis e incorporar sistemáticas de avaliações de impacto ambiental. Essas ações emergem como imperativos indispensáveis para impulsionar a ecoeficiência do sistema de mobilidade nacional, garantindo que o avanço infraestrutural seja harmonizado com a proteção do meio ambiente.	14	
	C25	Outras ideias julgadas pertinentes.	30	
PARÂMETRO	**IDEIAS**	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – CONCLUSÃO**	**ESCORES**	**ESC Alu**
	C26	A infraestrutura de transportes no Brasil é relevante para o desenvolvimento e para a coesão nacional. Além de viabilizar o deslocamento de pessoas e bens, sua gestão eficaz, impulsionada pela colaboração entre governo, setor privado e sociedade civil, amplifica a competitividade global do País e promove uma integração equitativa entre regiões.	4	
Conclusão (20% a 30%) Ideias	**C27**	**Em síntese**, a atual infraestrutura de transportes, fundamental para o desenvolvimento sustentável, tem ditado o crescimento econômico brasileiro, guiada pelas considerações políticas referentes à implementação de regulamentações rigorosas e pela criação de incentivos financeiros que promovam práticas ambientalmente responsáveis a fim de minimizar as disparidades regionais existentes. Nesse contexto, a infraestrutura transcende sua natureza física e se transforma em um indicador da velocidade e da capacidade brasileira de harmonizar metas econômicas e políticas, rumo a um futuro mais próspero e sustentável.	15	

Conclusão (20% a 30%) **Ideias**	**C28**	**Conclui-se que** é necessária uma abordagem de longo prazo na formulação de políticas relacionadas à infraestrutura de transportes. As decisões políticas devem ser orientadas por objetivos sustentáveis e estratégicos, evitando soluções de curto prazo que possam comprometer a eficácia da infraestrutura no futuro e promovendo uma visão coerente e alinhada com as metas nacionais.	15	
	C29	**Conclui-se ainda que** é importante promover maior integração entre os diferentes modais para alcançar um sistema de mobilidade mais ecoeficiente. A criação de uma rede multimodal bem articulada, reduzindo a atual dependência de rodovias, não apenas diversifica as opções disponíveis para a população, mas também racionaliza o uso dos recursos e reduz o impacto ambiental no transporte de cargas.	15	
	C30	**Por fim**, torna-se patente que a aspiração por um sistema de mobilidade genuinamente ecoeficiente vai além dos limites impostos pelas expressões política e econômica. Atingir o equilíbrio entre o avanço econômico e a conservação ambiental não apenas é viável, mas também vital, exigindo uma abordagem integrada e proativa. É imperativo reconhecer que as ações coordenadas entre os setores público e privado, aliadas às políticas públicas perspicazes, constituem os alicerces sobre os quais tal equação pode se concretizar.	10	
	C31	Outras ideias julgadas pertinentes.	10	
Subtotal – CONHECIMENTO			**300**	

3. EXPRESSÃO ESCRITA

TOTAL: 120 (cento e vinte) escores			
PARÂMETRO	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS**	**ESCORES**	**ESC Alu**
(A) COERÊNCIA: as ideias são encadeadas de modo a respeitar a ordenação lógica do pensamento; o autor não se contradiz.	**A1:** Desenvolvimento incompreensível, incoerente, ilógico ou contraditório devido à inexistência de articulação de ideias e/ou a excessivas contradições.	0 (1)	
	A2: Desenvolvimento parcialmente compreensível, embora fragmentado, com má articulação de ideias. Há contradições que não dificultam a compreensão, coerência e lógica global, mas registram dificuldade de compreensão localizada.	10	
	A3: Desenvolvimento compreensível, coerente, lógico e sem contradições, no qual todas as ideias apresentadas são desenvolvidas, proporcionando leitura fluente.	20 (2)	
(B) CLAREZA: o texto claro reflete a limpidez do pensamento, facilita a pronta percepção e jamais obriga o leitor a retornar para entender melhor alguma parte.	**B1:** Texto pouco claro como um todo, obrigando retornos frequentes do leitor.	0 (1)	
	B2: Ocorrência de pouca clareza em partes do texto.	10	
	B3: Texto suficientemente claro, de fácil entendimento do leitor.	25 (2)	
(C) OBJETIVIDADE: caracteriza-se pela economia verbal, sem prejuízo da eficácia da comunicação do pensamento. O bom texto vai direto ao ponto, desenvolve-se de maneira sóbria e retilínea e evita divagações inúteis, muitas vezes propositais (expediente infantil, usado para aumentar o texto sem lhe conferir qualidade). O exagero da objetividade leva ao laconismo, comprometendo a clareza, ou redundando em omissão de conteúdo.	**C1:** É pouco objetivo, vago e com divagações inúteis na (quase) totalidade do texto.	0 (1)	
	C2: É parcialmente objetivo em determinadas partes do texto.	10	
	C3: É objetivo, com linguagem direta e preciso na exposição das suas ideias.	20 (2)	
(D) COESÃO: avalia-se o emprego de elementos coesivos: pronomes, conjunções, preposições, tempos verbais, pontuação.	**D1:** Inobservância total dos elementos que efetuam a coesão dentro dos parágrafos e/ou entre os parágrafos. Pouco coeso.	0 (1)	
	D2: Emprego inadequado dos elementos da coesão.	5	
	D3: Empregou parcialmente os elementos coesivos.	10	
	D4: Emprego correto e diversificado dos elementos coesivos, gerando texto coeso.	15 (2)	

(E) CORREÇÃO GRAMATICAL	**E1:** Ortografia.	8 (4)	
	E2: Pontuação.	8 (4)	
	E3: Concordância.	8 (4)	
	E4: Regência.	8 (4)	
	E5: Apresentação / Rasura	8 (4)	
Subtotal – EXPRESSÃO ESCRITA		**120**	

OBS: (1) Grau mínimo. (2) Grau máximo. (3) Atribuir somente um valor que melhor se enquadre na avaliação do item considerado. Pode haver um valor intermediário. (4) Retirado 1 (um) escore por erro.

RESULTADO DA QUESTÃO		
ESCORES / GRAU BRUTO MÁXIMO (600 escores = Nota 6,00)	**600**	**6,00**
ESCORES / GRAU BRUTO OBTIDO		

2ª QUESTÃO (Valor 4,0)

Justificar a importância estratégica da Amazônia nos contextos nacional e internacional, **destacando** os aspectos econômicos que a tornam uma região de dimensão global.

1. MÉTODO

TOTAL: 80 (oitenta) escores					
PARÂMETRO	**IDEIAS**	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – INTRODUÇÃO**		**ESCORES**	**ESC Alu**
Introdução (10% a 20%) **Identificação do objeto correto**	**M1**	Abordagem da ideia central.		3	
	M2	Delimitação do espaço geográfico e/ou do tempo.		3	
	M3	Ideias complementares relacionadas com a questão que evidenciem uma preparação correta para o desenvolvimento.		3	
	M4	Não elaboração da introdução de forma abrupta.		2	
	M5	Não antecipação de partes do desenvolvimento.		2	
	M6	Ligação com o desenvolvimento.		2	
PARÂMETRO	**IDEIAS**	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – DESENVOLVIMENTO**		**ESCORES**	**ESC Alu**
Desenvolvimento (80% a 90%) **Compreensão do nível de desempenho/ Identificação do objeto correto**	**M7**	Divisão da solução em introdução e desenvolvimento.		5	
	M8	Atendimento da imposição da servidão (citação e justificativa das ideias ou somente justificativa).	Em todas as ideias.	10	
			Em mais da metade das ideias.	5	
			Em menos da metade das ideias.	2	
			Em nenhuma das ideias.	0	
	M9	Identificação da coerência das ideias com o objeto.	Em todas as ideias.	15	
			Em mais da metade das ideias.	10	
			Em menos da metade das ideias.	5	
			Em nenhuma das ideias.	0	
	M10	Citação e justificativa das ideias com ligação de causa e efeito.	Em todas as ideias.	20	
			Em mais da metade das ideias.	15	
			Em menos da metade das ideias.	10	
			Em nenhuma das ideias.	0	
	M11	Atendimento da imposição do destaque.	Em todas as ideias.	15	
			Em mais da metade das ideias.	10	
			Em menos da metade das ideias.	5	
			Em nenhuma das ideias.	0	
Subtotal – MÉTODO				**80**	

2. CONHECIMENTO

PARÂMETRO	IDEIAS	ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – INTRODUÇÃO	ESCORES	ESC Alu
<u>Introdução</u> **(10% a 20%)** **Algumas ideias**	**C1**	A Amazônia é uma região que abarca um conjunto de ecossistemas onde se incluem a bacia hidrográfica do rio Amazonas e a Floresta Amazônica, de imensa importância estratégica nos cenários nacional e internacional. No âmbito nacional, representa um símbolo da identidade e do patrimônio brasileiro, além de ser uma fonte de recursos naturais fundamentais para a economia. No contexto internacional, a região exerce influência em debates globais sobre o meio ambiente, sustentabilidade e desenvolvimento, com suas questões ambientais ganhando notoriedade nas diversas agendas da atualidade.	8	
	C2	Ocupando uma área de aproximadamente 7 milhões de km², está espalhada por territórios de nove nações do subcontinente sul-americano, incluindo Brasil, Peru, Colômbia, Venezuela, Equador, Bolívia, Guiana, Suriname e Guiana Francesa. Essa vastidão territorial torna a Amazônia um reservatório único de recursos naturais que desempenha um papel-chave na regulação climática e na manutenção do equilíbrio ambiental na América do Sul e no mundo, porém, também suscita desafios e conflitos relacionados à sua preservação e utilização sustentável.	12	
	C3	Para garantir a proteção da Amazônia e potencializar sua importância estratégica em âmbito nacional e internacional, os países amazônicos trabalham em conjunto com acordos e políticas efetivas de conservação ambiental, promoção do desenvolvimento sustentável e valorização das comunidades locais.	6	
	C4	Do ponto de vista econômico, a Amazônia possui uma abrangência global que chama a atenção de diversos segmentos produtivos. A exploração de seus recursos naturais representa um atrativo significativo para indústrias e investidores de diversas origens no mundo, impulsionando variadas áreas, tais como: agricultura, mineração e energia.	6	
	C5	A seguir, será justificada a importância estratégica da Amazônia nos contextos nacional e internacional, destacando os aspectos econômicos que a tornam uma região de dimensão global.	3	
	C6	Outras ideias julgadas pertinentes.	10	
PARÂMETRO	**IDEIAS**	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS – DESENVOLVIMENTO**	**ESCORES**	**ESC Alu**
<u>Desenvolvimento</u> **(80% a 90%)** **Algumas ideias**	**C7**	**a. <u>Pujança da biodiversidade</u>** A Amazônia abriga a maior biodiversidade do planeta, com uma rica variedade de espécies de plantas, animais e micro-organismos. Essa riqueza biológica possui potencial para a pesquisa científica, desenvolvimento de medicamentos e produtos farmacêuticos, além de atrair turistas interessados em ecoturismo. **Destaca-se** a utilização pela indústria farmacêutica de várias substâncias que possuem propriedades terapêuticas e são empregadas no tratamento de doenças, como o quinino, um alcaloide extraído da casca da árvore da quina, nativa da região amazônica. É usado há séculos no tratamento da malária devido às suas propriedades antiparasitárias.	11	
	C8	**b. <u>Presença de importantes recursos naturais</u>** A região é uma fonte rica de recursos naturais, incluindo minerais como ouro, nióbio, ferro, cobre e outros, bem como recursos florestais, como madeira e produtos florestais não madeireiros (PFNM), como óleos e resinas. **Ressalta-se** que essa abundância de recursos endossa a Amazônia como uma potência econômica global, contribuindo diretamente para diversos setores, desde a indústria de tecnologia até a produção de *commodities* essenciais. A região desempenha um papel crucial nos mercados internacionais, fornecendo matérias-primas fundamentais que sustentam a fabricação de bens e produtos utilizados em todo o mundo.	11	
	C9	**c. <u>Existência de reservas de água doce</u>** A Amazônia detém aproximadamente 20% da água doce não congelada do mundo, sendo de grande relevância para o abastecimento de bacias hidrográficas, para a agricultura e para a navegação em diferentes países da América do Sul. Essa característica singular confere à região um destaque econômico global, visto que a água é um recurso essencial para múltiplos setores produtivos, desde a produção agrícola até a geração de energia hidrelétrica e a manutenção dos ecossistemas aquáticos. A disponibilidade de água proveniente da Amazônia influencia não apenas as economias locais, mas também as dinâmicas comerciais e de suprimento em escala regional e internacional. Portanto, a preservação dos ecossistemas aquáticos amazônicos é vital não somente para a sustentabilidade econômica, mas também para a saúde ambiental e a segurança hídrica das nações que dependem desse recurso estratégico.	9	

Desenvolvimento (80% a 90%) **Algumas ideias**	**C10**	**d. <u>Potencial de Atrativo de importantes investimentos internacionais</u>** O Banco Mundial financia iniciativas de sustentabilidade em áreas do estado do Amazonas e de conservação e manejo sustentável em áreas do Parque Nacional do Juruena, no estado do Mato Grosso. A World Wide Fund for Nature Inc. (WWF), também, direciona recursos para a preservação da biodiversidade, com foco em locais como a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Mamirauá, no Amazonas. Empresas como a Natura promovem projetos de uso sustentável de recursos naturais e apoiam comunidades locais na região amazônica. **Destaca-se** que esses investimentos não apenas ressaltam a importância estratégica da Amazônia para a conservação global, mas também contribuem para o desenvolvimento socioeconômico da região, demonstrando um equilíbrio entre preservação ambiental e crescimento sustentável.	10	
	C11	**e. <u>Relevante contribuição com o clima global</u>** A Floresta Amazônica desempenha um papel de extrema relevância no clima global, atuando como um fator essencial na regulação dos padrões climáticos e na estabilidade do ecossistema terrestre. Através da absorção de dióxido de carbono (CO2) e da liberação de oxigênio, a floresta ajuda a mitigar as mudanças climáticas, contribuindo para o equilíbrio do ciclo do carbono. Além disso, a intensa evapotranspiração da floresta influencia a formação de chuvas em larga escala, impactando diretamente os regimes de precipitação em regiões distantes, como no Caribe e no oceano Pacífico.	9	
	C12	**f. <u>Continuidade dos serviços ecossistêmicos</u>** Serviços ecossistêmicos são benefícios diretos e indiretos que os ecossistemas naturais e saudáveis proporcionam às pessoas e à sociedade como um todo. Esses serviços incluem uma ampla variedade de processos e funções naturais, como a purificação do ar e da água, a polinização de cultivos, a regulação do clima, o controle de enchentes, a formação de solos férteis, a oferta de recursos naturais, o ecoturismo, entre outros. A Floresta Amazônica desempenha um papel vital na oferta de diversos serviços ecossistêmicos que transcendem as fronteiras nacionais e têm implicações significativas no âmbito internacional. Seu tamanho e funções únicas a tornam uma região de grande relevância para a manutenção dos serviços que beneficiam não apenas os países da região, mas o mundo inteiro.	9	
	C13	**g. <u>Existência de expressivas reservas de petróleo e gás</u>** A presença de expressivas reservas de petróleo e de gás na Amazônia confere à região uma importância estratégica tanto nacional quanto internacionalmente. **Destaca-se** que esses recursos energéticos são cruciais para suprir a crescente demanda global por energia e impulsionar a economia. A exploração sustentável desses recursos pode fornecer fontes de receita para o desenvolvimento regional, bem como impactar os mercados globais de energia e influenciar as políticas energéticas internacionais. Além disso, a extração de petróleo e de gás na Amazônia tem o potencial de gerar empregos, investimentos em infraestrutura e promover tecnologias de energia limpa, tornando a região um centro de interesse econômico e estratégico em nível global.	10	
	C14	**h. <u>Disponibilidade de rotas para o comércio fluvial</u>** A presença de extensas rotas para o comércio fluvial na Amazônia confere à região uma importância estratégica. Essas vias fluviais oferecem conexões comerciais essenciais para o transporte de recursos naturais, produtos agrícolas e industriais, impulsionando a economia regional e permitindo o acesso a mercados internacionais. A exploração eficiente dessas rotas facilita o intercâmbio comercial global, reduzindo custos logísticos e promovendo investimentos em infraestrutura e desenvolvimento, o que consolida a Amazônia como um corredor econômico de relevância global.	9	
	C15	**i. <u>Modelo global de desenvolvimento sustentável</u>** As práticas sustentáveis na exploração de seus recursos naturais e na preservação da biodiversidade contribui para conciliar o crescimento econômico com a conservação ambiental. Isso não apenas preserva serviços ecossistêmicos cruciais para a saúde do planeta, mas também fortalece a atração de investimentos em setores como ecoturismo, biotecnologia e produção de alimentos sustentáveis. **Destaca-se** que a integração de modelos de desenvolvimento responsável na Amazônia estabelece um paradigma global de equilíbrio entre prosperidade econômica e preservação ambiental, conferindo à região uma dimensão global como líder na busca por soluções inovadoras e sustentáveis.	10	

<u>Desenvolvimento</u> **(80% a 90%)** **Algumas ideias**	**C16**	**j. <u>Abundantes recursos pesqueiros</u>** A bacia amazônica abriga uma variedade de espécies de peixes, muitas delas endêmicas e únicas, que sustentam tanto a subsistência das populações locais quanto o comércio global de pescado. A pesca artesanal e comercial na Amazônia fornece uma importante fonte de proteína para as comunidades ribeirinhas e urbanas, contribuindo para a segurança alimentar regional. A pesca na região adquire dimensão global devido à sua biodiversidade ímpar de espécies aquáticas, cujos produtos de alto valor, como o pirarucu e peixes ornamentais, encontram demanda nos mercados internacionais. Além de sustentar comunidades ribeirinhas e locais, a atividade atrai pescadores esportivos e impulsiona o turismo ecológico. **Ressalta-se** que a presença de espécies exclusivas e as práticas de pesca sustentável promovem uma conexão econômica e cultural entre a região e o mercado global de alimentos, aquarismo, turismo e produtos de pesca processados, solidificando a relevância econômica da pesca na Amazônia em âmbito internacional.	10	
	C17	**k. <u>Agricultura de precisão</u>** Essa abordagem tecnológica permite maximizar a produtividade de cultivos, minimizando desperdícios e impactos ambientais, o que é crucial para a produção sustentável de *commodities* agrícolas, como soja e milho, que possuem demanda global crescente. A agricultura de precisão na região amazônica não apenas aumenta a eficiência na produção, mas também a atratividade para investimentos internacionais, posicionando a Amazônia como um centro global de inovação agrícola e exportação de produtos agrícolas, consolidando sua importância econômica global. A utilização de tecnologias como o monitoramento por satélite e o mapeamento de solos na Amazônia permite o desenvolvimento de agricultura de precisão, aumentando a eficiência da produção agrícola e evitando o desmatamento em áreas sensíveis e tem ganhado espaço especialmente em regiões onde a agricultura já é uma atividade estabelecida, como em partes do Brasil, Peru e Colômbia.	9	
	C18	**l. <u>Abundante potencial energético</u>** A Amazônia possui um enorme potencial para o desenvolvimento de energia renovável, incluindo hidrelétricas e energia solar, que contribuem para a matriz energética limpa tanto no Brasil quanto em outros países da região. A região possui rios caudalosos e quedas d'água propícias para a geração hidrelétrica, bem como uma rica variedade de biomassa que é usada na produção de biocombustíveis e energia térmica. A exploração sustentável dessas fontes energéticas não apenas supre a crescente demanda por energia, mas também gera oportunidades econômicas, como investimentos em infraestrutura, criação de empregos e exportação de excedentes energéticos. Isso coloca a Amazônia em um papel proeminente no contexto global de transição para fontes de energia mais limpas e renováveis, consolidando sua relevância econômica e energética em escala global.	9	
	C19	**m. <u>Potencial do ecoturismo</u>** O turismo sustentável é uma fonte importante de renda para as comunidades locais e incentiva a preservação ambiental. A exploração do ecoturismo na Amazônia é apoiada na exuberante biodiversidade e na beleza natural da região. A atração de turistas em busca de experiências únicas e autênticas, como trilhas na floresta, observação de fauna e vivências culturais com comunidades indígenas, gera fluxos econômicos significativos através de receitas de hospedagem, serviços e produtos locais. **Destaca-se** que o ecoturismo não apenas impulsiona a economia local, gerando empregos e oportunidades de empreendedorismo, mas também promove a conscientização ambiental global e contribui para a conservação da Amazônia, conferindo-lhe uma projeção econômica e cultural de alcance mundial.	10	
	C20	**n. <u>Busca da construção de resiliência climática</u>** A preservação da floresta amazônica é crucial para a capacidade de adaptação e resistência das populações locais e das regiões vizinhas diante das mudanças climáticas. A construção dessa resiliência refere-se às ações e estratégias adotadas para fortificar a capacidade da região em lidar com os impactos oriundos dessas mudanças. Isso abrange medidas para proteger, restaurar e conservar os ecossistemas naturais da Amazônia, como a floresta tropical e os recursos hídricos, com o objetivo de garantir que esses sistemas se tornem mais sólidos e capazes de suportar e se recuperar de eventos climáticos extremos, como secas, enchentes e aumento das temperaturas. Também, envolve a implementação de práticas agrícolas sustentáveis, o desenvolvimento de infraestrutura resiliente e a promoção de políticas de conservação ambiental que contribuam para a proteção dos serviços ecossistêmicos que ela oferece.	9	

Desenvolvimento (80% a 90%) **Algumas ideias**	**C21**	**o. Manutenção da estabilidade política e segurança** A proteção da Amazônia também tem implicações para a estabilidade política e segurança regional, pois disputas territoriais e conflitos por recursos naturais afetam as relações entre os países amazônicos e a comunidade internacional. A manutenção da estabilidade política e segurança na Amazônia é um fator de extrema relevância, devido à complexa interação entre interesses nacionais, preservação ambiental e desenvolvimento econômico. A região abrange nove países sul-americanos, cada um com sua soberania e políticas internas, mas também com responsabilidades compartilhadas pela conservação desse ecossistema crítico. A estabilidade política evita conflitos territoriais e promove a cooperação multilateral, fundamental para abordar desafios ambientais transfronteiriços, como desmatamento ilegal, tráfico de recursos naturais e mudanças climáticas. Além disso, a Amazônia possui reservas minerais, petróleo, água doce e biodiversidade, tornando-a alvo de interesses econômicos, o que gera tensões. A cooperação internacional é necessária para equilibrar o desenvolvimento sustentável com a preservação ambiental, garantindo a segurança dos recursos naturais e a proteção das populações indígenas e comunidades locais.	9	
	C22	**p. Influência geopolítica brasileira** A preservação da Amazônia é um tema relevante nas relações internacionais e o Brasil, como detentor da maior parte da região, desempenha um papel estratégico na governança global ambiental. A região amazônica não apenas abriga ricos recursos naturais, biodiversidade e serviços ecossistêmicos vitais, mas também possui uma importância geopolítica intrínseca, devido às fronteiras compartilhadas com outros países sul-americanos. O Brasil, como líder regional, tem a responsabilidade de promover uma governança sustentável na Amazônia, abordando questões como o desmatamento ilegal, o desenvolvimento sustentável e a cooperação transfronteiriça.	11	
	C23	Outras ideias julgadas pertinentes.	40	
Subtotal – CONHECIMENTO			**240**	

3. EXPRESSÃO ESCRITA

TOTAL: 80 (oitenta) escores			
PARÂMETRO	**ASPECTOS A SEREM CONSIDERADOS**	**ESCORES**	**ESC Alu**
(A) COERÊNCIA: as ideias são encadeadas de modo a respeitar a ordenação lógica do pensamento; o autor não se contradiz.	**A1:** Desenvolvimento incompreensível, incoerente, ilógico ou contraditório devido à inexistência de articulação de ideias e/ou a excessivas contradições.	0 (1)	
	A2: Desenvolvimento parcialmente compreensível, embora fragmentado, com má articulação de ideias. Há contradições que não dificultam a compreensão, coerência e lógica global, mas registram dificuldade de compreensão localizada.	5	
	A3: Desenvolvimento compreensível, coerente, lógico e sem contradições, no qual todas as ideias apresentadas são desenvolvidas, proporcionando leitura fluente.	10 (2)	
(B) CLAREZA: o texto claro reflete a limpidez do pensamento, facilita a pronta percepção e jamais obriga o leitor a retornar para entender melhor alguma parte.	**B1:** Texto pouco claro como um todo, obrigando retornos frequentes do leitor.	0 (1)	
	B2: Ocorrência de pouca clareza em partes do texto.	10	
	B3: Texto suficientemente claro, de fácil entendimento do leitor.	15 (2)	
(C) OBJETIVIDADE: caracteriza-se pela economia verbal, sem prejuízo da eficácia da comunicação do pensamento. O bom texto vai direto ao ponto, desenvolve-se de maneira sóbria e retilínea e evita divagações inúteis, muitas vezes propositais (expediente infantil, usado para aumentar o texto sem lhe conferir qualidade). O exagero da objetividade leva ao laconismo, comprometendo a clareza, ou redundando em omissão de conteúdo.	**C1:** É pouco objetivo, vago e com divagações inúteis na (quase) totalidade do texto.	0 (1)	
	C2: É parcialmente objetivo em determinadas partes do texto.	10	
	C3: É objetivo, com linguagem direta e preciso na exposição das suas ideias.	15 (2)	

(D) COESÃO: avalia-se o emprego de elementos coesivos: pronomes, conjunções, preposições, tempos verbais, pontuação.	**D1:** Inobservância total dos elementos que efetuam a coesão dentro dos parágrafos e/ou entre os parágrafos. Pouco coeso.	0 (1)	
	D2: Emprego inadequado dos elementos da coesão.	5	
	D3: Empregou parcialmente os elementos coesivos.	8	
	D4: Emprego correto e diversificado dos elementos coesivos, gerando texto coeso.	10 (2)	
(E) CORREÇÃO GRAMATICAL	**E1:** Ortografia.	8 (4)	
	E2: Pontuação.	8 (4)	
	E3: Concordância.	4 (4)	
	E4: Regência.	4 (4)	
	E5: Apresentação/Rasura	6 (4)	
Subtotal – EXPRESSÃO ESCRITA		**80**	

OBS: (1) Grau mínimo. (2) Grau máximo. (3) Atribuir somente um valor que melhor se enquadre na avaliação do item considerado. Pode haver um valor intermediário. (4) Retirado 1 (um) escore por erro.

RESULTADO DA QUESTÃO		
ESCORES / GRAU BRUTO MÁXIMO (400 escores = Nota 4,00)	**400**	**4,00**
ESCORES / GRAU BRUTO OBTIDO		

RESULTADO FINAL			
VALOR DAS QUESTÕES	**ESCORES**	**ESCORES OBTIDOS**	**GRAU OBTIDO**
1ª Questão – 6,00	**600**		
2ª Questão – 4,00	**400**		
TOTAL – 10,00	**1.000**		

OBSERVAÇÕES JULGADAS PERTINENTES PARA A ORIENTAÇÃO

DIVISÃO DE PREPARAÇÃO E SELEÇÃO
Ficha de Observações

MÉTODO E CONHECIMENTO

Nr	OBSERVAÇÃO	Nr	OBSERVAÇÃO
1	Interpretou incorretamente a questão.	**17**	Escreveu ideias sem ligação de causa e efeito com o pedido.
2	Empregou incorretamente a SERVIDÃO.	**18**	Levantou pouca quantidade de ideias.
3	Equivocou-se na delimitação do tempo.	**19**	Desenvolveu as ideias de forma incompleta.
4	Equivocou-se na delimitação do espaço.	**20**	Não respondeu ao pedido formulado.
5	Não atendeu ao destaque imposto no enunciado.	**21**	Respondeu parcialmente ao pedido.
6	Empregou inadequadamente o verbo na 1ª pessoa (impessoalidade).	**22**	Apresentou argumentações vagas.
7	Equivocou-se conceitualmente.	**23**	Não dividiu o todo em partes coerentes conforme preconizado na publicação método para solução de questões.
8	Não aplicou corretamente a metodologia para solução de questões preconizada na publicação método e nas vídeoaulas.	**24**	Não observou que na questão do ND COMPREENSÃO o subtítulo (quando utilizado) deve ser a citação sintetizada do fato. Após o que, deve seguir a argumentação que sedimenta a ideia apresentada (relação de causa e efeito).
9	Não terminou a solução de toda a questão.	**25**	Não atentou que na questão do ND COMPREENSÂO NÃO é obrigatório fazer CONCLUSÕES, exceto quando claramente explicitado no pedido.
10	Não elaborou a introdução.	**26**	Não elaborou as conclusões parciais.
11	Antecipou ideias do desenvolvimento na introdução.	**27**	Redigiu inadequadamente a conclusão parcial.
12	Redigiu introdução vaga.	**28**	Não retornou à ideia central no início da conclusão.
13	Não abordou a ideia central no início da introdução.	**29**	Concluiu sobre ideias não constantes do desenvolvimento.
14	Confeccionou introdução fora do assunto pedido.	**30**	Não elaborou o parágrafo conclusivo.
15	Redigiu introdução contendo poucas ideias consideradas válidas.	**31**	Não atendeu à imposição da questão na conclusão.
16	Não estabeleceu a ligação da introdução com o desenvolvimento.	**32**	Não elaborou a conclusão.

EXPRESSÃO ESCRITA

Nr	OBSERVAÇÃO	Nr	OBSERVAÇÃO
33	Cometeu erros de acentuação gráfica.	**43**	Não redigiu corretamente parágrafo, frase e/ou período.
34	Cometeu erros de concordância verbal.	**44**	Escreveu palavra inexistente.
35	Cometeu erros de concordância nominal.	**45**	Repetiu excessivamente uma palavra.
36	Cometeu erros de pontuação.	**46**	Redigiu texto com rasuras.
37	Cometeu erros de regência verbal.	**47**	Não empregou a abreviatura e/ou sigla de maneira apropriada.
38	Cometeu erros de regência nominal.	**48**	Usou exageradamente a ordem inversa, comprometendo a clareza do texto.
39	Redigiu frase/parágrafo muito extenso.	**49**	Empregou palavra e/ou expressão de maneira inapropriada.
40	Redigiu frase/parágrafo confuso e de difícil compreensão.	**50**	Redigiu texto com caligrafia ruim, comprometendo o entendimento da solução.
41	Usou incorretamente as iniciais maiúscula/minúscula.	**51**	Não colocou entre aspas palavras em idioma estrangeiro.
42	Escreveu palavra com grafia incorreta.	**52**	Empregou termos do jargão militar.
As observações desta ficha servirão para a avaliação dos trabalhos escritos, com base nas Fichas Auxiliares de Correção (FAC).			