



UNICAMP
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO

COMVEST
Comissão Permanente para os Vestibulares

2006

vestibular nacional
UNICAMP

1ª Fase

Redação e Questões

INTRODUÇÃO

Com esta publicação, procuramos oferecer aos professores e candidatos um material que, juntamente com o programa que consta do manual do candidato e as inúmeras publicações anteriores, possa ser usado para uma melhor compreensão da prova de redação da Unicamp e de seu processo de correção. Incluímos, para isso, a prova de 2006 e exemplos de redações ilustrativas de cada uma das três propostas que dela fazem parte, comentados pela banca elaboradora. Entendemos que quanto mais bem compreendidas forem as propostas e a concepção que as orienta, maiores chances terão os envolvidos nesse processo avaliativo de serem bem sucedidos.

A prova de redação da Unicamp apresenta, desde seu início, uma mesma concepção de leitura e escrita. Ao longo desses anos, as mudanças introduzidas não tiveram o objetivo de modificar essa concepção, mas visaram apenas aprimorar os procedimentos e critérios de avaliação, no sentido de oferecerem informações mais completas e de melhor qualidade para os candidatos. Convém ressaltar que a prova de redação da Unicamp, pelo fato de incluir uma coletânea, é também uma prova de leitura. Apesar de o vestibular estar em uso há muitos anos e de ter sempre disponibilizado instruções e materiais esclarecedores de suas concepções de leitura e de escrita, observa-se freqüentemente, pelo desempenho de candidatos, que muitos conceitos ainda não parecem bem compreendidos. Um aspecto em particular tem nos chamado a atenção: a falta de evidência de uso da coletânea nos textos dos candidatos, aspecto esse que procuraremos ilustrar mais adiante.

Apesar de ser um exame que apresenta a escrita e a leitura como processos de construção de sentidos, que podem ser desenvolvidos na escola, ainda observam-se, em muitos contextos de sala de aula, abordagens de ensino a partir de fórmulas e estratégias que visam apenas um bom desempenho do candidato no exame. Como elaboradores, acreditamos ser nossa responsabilidade alertar para o fato de que iniciativas como essas raramente serão bem sucedidas, dada a natureza do exame. Para nós, uma boa prova é aquela que pode ser resolvida por qualquer candidato que saiba ler e escrever, independentemente de onde tenha realizado sua escolarização, seja ela em uma escola particular ou em uma escola pública.

É, portanto, nossa responsabilidade fazer chegar até professores e candidatos todas as informações sobre a prova e sua correção da maneira mais completa e detalhada possível. Esta publicação, portanto, visa estabelecer esse diálogo para que possamos fazer deste exame um instrumento educacionalmente benéfico, potencial de mudanças mais profundas e não apenas mecanismo de seleção.

Apresentamos a seguir a prova de redação 2006. Seus aspectos salientes, relacionados principalmente à estrutura e concepção da coletânea, são abordados num segundo momento. Na terceira parte, cada uma das três propostas é discutida e, na última, redações acima e abaixo da média assim como anuladas são comentadas com base nos critérios utilizados na correção.

1. A PROVA DE REDAÇÃO 2006

REDAÇÃO

ORIENTAÇÃO GERAL: LEIA ATENTAMENTE

Proposta:

Escolha uma das três propostas para a redação (dissertação, narração ou carta) e assinale sua escolha no alto da página de resposta. Cada proposta faz um recorte do tema geral da prova (MEIOS DE TRANSPORTE), que deve ser trabalhado de acordo com as instruções específicas.

Coletânea:

É um conjunto de textos de natureza diversa que serve de subsídio para sua redação. Sugerimos que você leia toda a coletânea e selecione os elementos que julgar pertinentes para a realização da proposta escolhida. Um bom aproveitamento da coletânea não significa referência a todos os textos. Esperamos, isso sim, que os elementos selecionados sejam articulados com a sua experiência de leitura e reflexão.

ATENÇÃO: a coletânea é única e válida para as três propostas.

ATENÇÃO – Sua redação **será anulada** se você fugir ao **recorte temático** da proposta escolhida; e/ou desconsiderar a **coletânea**; e/ou não atender ao **tipo de texto** da proposta escolhida.

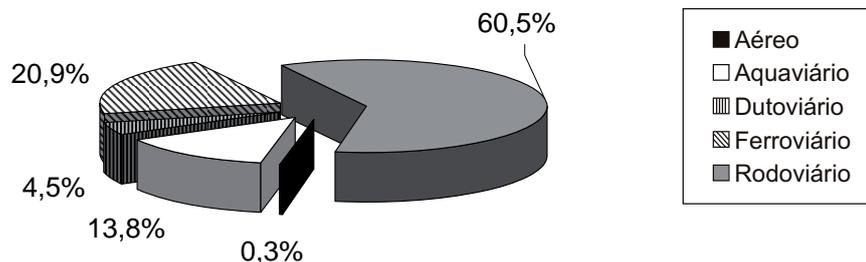
APRESENTAÇÃO DA COLETÂNEA

Em uma época em que quase tudo tende a circular de modo virtual, pessoas e mercadorias continuam a se deslocar fisicamente de um lugar para outro. Por isso, é importante refletir sobre os meios de transporte que possibilitam esse deslocamento.

1) “ Governar é construir estradas.” (Washington Luís)

2) Em função do café, aparelharam-se portos, criaram-se novos mecanismos de crédito, empregos, revolucionaram-se os transportes. (...) Era preciso superar os inconvenientes resultantes dos caminhos precários, das cargas em lombo de burro que encareciam custos e dificultavam o fluxo adequado dos produtos. Por volta de 1850, a economia cafeeira do vale do Paraíba chegou ao auge. O problema do transporte foi em grande parte solucionado com a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, mais tarde denominada Central do Brasil. As maiores iniciativas de construção de estradas de ferro decorreram da necessidade de melhorar as condições de transporte das principais mercadorias de exportação para os portos mais importantes do país. (...) O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960) ficou associado à instalação da indústria automobilística, incentivando a produção de automóveis e caminhões com capitais privados, especialmente estrangeiros. Estes foram atraídos ao Brasil graças às facilidades concedidas e graças também às potencialidades do mercado brasileiro. (...) Vista em termos numéricos e de organização empresarial, a instalação da indústria automobilística representou um inegável êxito. Porém, ela se enquadrou no propósito de criar uma “ civilização do automóvel” em detrimento da ampliação de meios de transporte coletivo para a grande massa. (...) Como as ferrovias foram, na prática, abandonadas, o Brasil se tornou cada vez mais dependente da extensão e conservação das rodovias e do uso dos derivados de petróleo na área de transportes. (...) No governo Médici, o projeto da rodovia Transamazônica representou um bom exemplo do espírito do “ capitalismo selvagem” . Foi construída para assegurar o controle brasileiro da região – um eterno fantasma na ótica dos militares – e para assentar em agrovilas trabalhadores nordestinos. Após provocar muita destruição e engordar as empreiteiras, a obra resultou em um fracasso. (Adaptado de Boris Fausto, *História concisa do Brasil*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2002, p. 269-270.)

3)



Composição Percentual de Cargas 2000 - GEIPOT

4) O agronegócio é o setor mais afetado pela precariedade da infra-estrutura de transporte no país. Isso porque o surto de desenvolvimento das lavouras comercialmente mais rentáveis se deu nas chamadas fronteiras agrícolas, no coração do país, em regiões distantes da costa. Como o cultivo chegou antes do asfalto, a maior parte da produção cruza o país chacoalhando em caminhões. No trajeto para a costa, nas estradas mal conservadas, a trepidação do veículo faz com que uma quantidade equivalente a cerca de 3% de toda a safra se extravie, calcula Paulo Tarso Resende, da Fundace. “O uso de hidrovias reduziria o desperdício, mas faltam investimentos”, diz ele. Perda de igual escala ocorre no porto, com multas e atrasos no traslado para os navios, pois as instalações são deficientes, faltam contêineres e as embarcações têm de esperar em filas até conseguir vaga para atracar. (Adaptado de Juliana Garçon, “Precariedade afeta mais o agronegócio”, em www.agr.feis.unesp.br, 13/02/2005.)

5) O avião

Sou mais ligeiro que um carro,
Corro bem mais que um navio.
Sou o passarinho maior
Que até hoje você na sua vida já viu.

Vôo lá por cima das nuvens
Onde o azul muda de tom.
E se eu quiser ultrapasso fácil
A barreira do som.

Minha barriga foi feita
Pra muita gente levar.
Trago pessoas de férias
E homens que vêm e que vão trabalhar.
(...)

Se você me vê lá no alto
Voando na imensidão,
Eu fico tão pequenininho
Que caibo na palma da mão.

(Toquinho. CD *Pra gente miúda II*, Mercury Records, 1993.)

6) Chegamos ao território do trem-fantasma. Sua permanência é tão viva no imaginário popular que já virou atrativo obrigatório nos parques de diversões. O aspecto lúdico dessa representação está profundamente inscrito no inconsciente coletivo da sociedade industrial. O trenzinho – de madeira ou elétrico – é um dos brinquedos mais persistentes, um dos meios de transporte mais acessíveis ao mundo encantado da infância. E não têm sido poucas as imagens literárias, pictóricas ou fotocinematográficas que identificam a locomotiva com o animal antediluviano. Esta máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história. Dinossauro resfolegante e inclassificável, a locomotiva está condenada a vagar incontinenti pelos campos e redutos aflitos da solidão. (Francisco Foot Hardman, *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 39.)

7) Para Cristina Bodini, presidente da comissão de trânsito da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), os acidentes – como o que aconteceu ontem com um ônibus da prefeitura de Itatinga que transportava estudantes universitários – geralmente são causados porque “muitos veículos são obsoletos”. (...) Segundo Luís Carlos Franchini, gerente de fiscalização da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP), os veículos de transporte de estudantes são obrigados a passar por uma vistoria a cada seis meses. “No entanto, o ônibus acidentado pertencia à prefeitura de Itatinga, e por isso a ARTESP não vistoriava esse veículo. Por se tratar de um carro oficial, é a prefeitura que deve proporcionar um agente fiscalizador”, disse Franchini. De acordo com o Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER) e a Polícia Rodoviária Estadual, não é possível saber quantos acidentes envolvendo veículos escolares acontecem atualmente nas estradas de São Paulo. O motivo é que os carros envolvidos em acidentes não são separados por categoria. Segundo o DER, entre janeiro e junho de 2005, houve 35.141 acidentes nas estradas paulistas, que provocaram 18.527 vítimas, das quais, 1.175 fatais. (Pablo López Guelli, “Veículos obsoletos causam acidente”. *Folha de S. Paulo*, 17/09/2005, p.C5.)

8) Paralelamente ao processo de privatização das vias terrestres, o Governo criou a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Essa Agência regulamenta os transportes rodoviário, ferroviário e dutoviário (gases, óleos e minérios). Dentre suas atividades, estão o acompanhamento e fiscalização dos contratos das concessionárias; o controle do transporte fretado (de passageiros e de cargas), de multas rodoviárias, de registro de transporte de cargas, de excesso de peso, de vale-pedágio; o combate ao transporte clandestino, e o estabelecimento de regulamentos e procedimentos de execução de obras e serviços. A seguir, trecho da entrevista do diretor-geral da ANTT, José Alexandre Nogueira de Resende:

- A ANTT criou canais de comunicação com os usuários através de 0800, internet e uma Ouvidoria. Como tem sido essa experiência?
- Recebemos contribuições do Brasil inteiro. Atualmente, são mais de 1500 por dia, que servem de apoio à nossa fiscalização. São denúncias, queixas, sugestões, e até mesmo críticas com relação à atuação da própria agência. As agências reguladoras se caracterizam pelo processo de transparência. As decisões são tomadas através de audiências públicas. A importância do registro nacional do transportador rodoviário de cargas ficou clara com essas contribuições que estão chegando, e há anos não era dada atenção a esse assunto. No transporte de passageiros temos recebido mais contribuições e isso nos levou a uma série de audiências para discutir a nova regulamentação do transporte de fretamento. (Adaptado de <http://www.estradas.com.br>, 19/09/2005.)

Proposta A

Com o auxílio de elementos presentes na coletânea, trabalhe sua dissertação a partir do seguinte recorte temático:

Diferentes são os meios de transporte, assim como as políticas adotadas pelo Estado para viabilizá-los. O Estado pode atuar de forma mais direta, por meio de financiamentos, concessões, isenções e privilégios fiscais, ou apenas exercer um papel regulador dos diversos setores envolvidos.

Instruções

- 1) Discuta que meio(s) de transporte deve(m) ser priorizado(s) para atender às necessidades da realidade brasileira atual.
- 2) Trabalhe seus argumentos no sentido de explicitar como esse(s) meio(s) pode(m) ser viabilizado(s) e qual poderia ser o papel do Estado nesse processo.
- 3) Explore tais argumentos de modo a justificar seu ponto de vista.

Proposta B

Com o auxílio de elementos presentes na coletânea, trabalhe sua narrativa a partir do seguinte recorte temático:

Os meios de transporte sempre alimentaram o imaginário das pessoas em todas as fases da vida. Desde a infância, os brinquedos e jogos exprimem e estimulam esse imaginário.

Instruções

- 1) Imagine a história de um(a) personagem que, na infância, era fascinado(a) por um brinquedo ou jogo representativo de um meio de transporte.
- 2) Narre a origem do encanto pelo brinquedo e o significado (positivo ou negativo) que esse encanto teve na vida adulta do(a) personagem.
- 3) Sua história pode ser narrada em primeira ou terceira pessoa.

Primeira Fase



Proposta C

Com o auxílio de elementos presentes na coletânea, trabalhe sua carta a partir do seguinte recorte temático:

A atuação da sociedade civil, por meio de movimentos sociais ou ações individuais, é fundamental para a gestão dos meios de transporte. Um estímulo para essa atuação são os canais de comunicação direta com os usuários, criados por agências reguladoras de transporte.

Instruções

- 1) Selecione um problema relativo à segurança nas estradas.
- 2) Argumente no sentido de demonstrar como esse problema afeta os usuários das rodovias.
- 3) Dirija sua carta a uma agência reguladora de rodovias, apresentando uma reivindicação.

OBS.: Ao assinar a carta, use apenas suas iniciais, de modo a não se identificar.

2. COLETÂNEA

A coletânea de 2006 abordou o tema geral da prova da primeira fase – Meios de transporte – subdividido em três diferentes recortes temáticos.

Em função de a redação do Vestibular da Unicamp ser uma prova de leitura e escrita, definimos, da mesma maneira que em 2005, uma coletânea única para os três recortes temáticos, fazendo dela o elemento desencadeador da relação leitura/escrita, no sentido de levar o candidato a reelaborar sua leitura no processo de escrita do texto. Buscamos também um equilíbrio entre a leitura feita no momento da realização da prova e a experiência de leitura prévia do candidato.

Com uma coletânea única, os vários excertos poderiam ser trabalhados de maneiras diversas, dependendo da proposta escolhida pelo candidato. A coletânea deste ano foi formada por um conjunto de 8 excertos. Embora não houvesse excertos exclusivos para qualquer uma das propostas, procuramos estreitar o vínculo entre os recortes temáticos das propostas e a coletânea.

Por concebermos a leitura como um processo de construção de sentidos, procuramos evitar fazer com que a coletânea seja lida como um roteiro - e que o foco dessa leitura seja a recuperação de conteúdos e de informações, citadas e coladas no texto do candidato. Assim, a coletânea é pensada como um conjunto de possibilidades diversas de abordagem da complexidade do tema, sobre o qual espera-se que o candidato já tenha tido alguma reflexão. Além disso, a coletânea não define uma hierarquia entre os excertos, que podem ser aproveitados de diferentes maneiras, conforme o modo de cada candidato mobilizar sua leitura em função de seu projeto de texto.

Como já mencionado, os excertos da coletânea são de natureza diversa. Há, na prova de 2006, excertos que fornecem dados estatísticos (excertos 3 e 4); que são matéria jornalística (7 e 8); um excerto de natureza histórica (2); outro que apresenta resultados de estudos acadêmicos (6); um que trabalha a linguagem poética (5); e, finalmente, um excerto que traz um lema do governo do presidente Washington Luís (1). A coletânea, assim estruturada, é introduzida por um texto de apresentação que, na prova de 2006, ressalta a importância de uma reflexão sobre os meios de transporte que permitem o deslocamento de pessoas e mercadorias em nossa época, marcada pela virtualidade. Com essa apresentação, a banca procurou chamar a atenção para um tema que, historicamente, afeta o cotidiano das pessoas.

3. AS PROPOSTAS

Nos moldes dos últimos anos, cada proposta consiste num recorte do tema geral e a cada uma delas corresponde um conjunto de instruções que determina tanto a especificidade da abordagem ao tema quanto a do tipo de texto que se espera seja produzido. Cabe ressaltar que o conjunto de três instruções específicas para cada proposta é exigido no momento da correção, o que significa que o não atendimento a qualquer uma das três instruções repercute negativamente na avaliação do candidato. Ressaltamos, em especial, a necessidade da construção de argumentos no texto dissertativo (Proposta A), da construção da voz narrativa no texto de ficção (Proposta B) e da construção de uma argumentação mediada por uma interlocução sólida na carta (Proposta C).

3.1 Proposta A: Dissertação

As instruções da dissertação procuram evitar que a proposta seja apresentada por meio de afirmações ou interrogações que possam levar a um fechamento conclusivo do tema e a uma leitura “politicamente correta” do recorte temático. Mais uma vez, buscamos apresentar um leque amplo de possibilidades de apropriação do tema – **Meios de transporte**.

Segundo as instruções da proposta A, foi solicitado ao candidato que trabalhasse sua dissertação de modo a discutir qual(is) meio(s) de transporte poderia(m) ser priorizado(s) em vista das necessidades do Brasil contemporâneo. Esperava-se que os argumentos apresentados pelo candidato justificassem a prioridade dada a esse(s) meio(s) de transporte. Além disso, solicitou-se que, ao discutir o assunto, o candidato refletisse sobre o papel do Estado na viabilização do(s) meio(s) de transporte a ser(em) priorizado(s).

Em função da apresentação que precede a coletânea e da própria natureza dos excertos que a compõem, esperava-se que o candidato percebesse que não deveria tratar o recorte temático da proposta A de forma redutora. Isso significa que os meios de transporte no Brasil não deveriam ser abordados apenas sob a perspectiva histórica, mas em termos de gestão política atual. Esperava-se que o candidato, a partir da argumentação sobre a prioridade de determinado(s) meio(s) de transporte, discutisse se cabe ao Estado continuar a atuar de acordo com o papel que historicamente desempenhou, principalmente como agente interventor, ou se deve assumir outra função, como, por exemplo, gestor, monitorando as concessionárias.

Esperava-se do candidato um olhar crítico sobre o recorte temático proposto e uma argumentação sólida baseada em justificativas convincentes sobre o ponto de vista defendido.

3.2 Proposta B: Narrativa

As instruções da narração procuram estimular a inventividade dos candidatos, evitando que a proposta se feche em torno de muitos requisitos pontuais. Nesse sentido, as instruções orientam o candidato sobre os elementos da composição sem, no entanto, predeterminar como tais elementos devem ser desenvolvidos ou como devem estruturar a narrativa.

Segundo as instruções da Proposta B, foi solicitado ao candidato que escolhesse um brinquedo ou jogo representativo de um meio de transporte e trabalhasse sua narrativa de maneira a demonstrar o fascínio que esse jogo ou brinquedo exerceu sobre um personagem, durante a infância, bem como os desdobramentos futuros de tal fascínio na vida adulta da personagem.

Esperava-se que o candidato soubesse escolher o objeto lúdico representativo de um meio de transporte, evitando a eleição de um brinquedo qualquer, e narrasse as circunstâncias que deram origem à relação de encantamento da personagem com o brinquedo ou jogo. Além de narrar as circunstâncias que motivaram, durante a infância, o fascínio da personagem, o candidato deveria apresentar os desdobramentos dessa relação afetiva com o objeto representativo de um meio de transporte, mostrando o significado positivo ou negativo que o fascínio infantil adquiriu na vida adulta da personagem, seja pelo ângulo profissional ou por outro qualquer.

A narração poderia ser construída em primeira ou terceira pessoa. O candidato, além de optar por um dos focos narrativos, deveria mantê-lo adequadamente, demonstrando a relevância da escolha.

3.3 Proposta C: Carta

As instruções da carta procuram estimular o estabelecimento, por parte do candidato, de uma sólida interlocução argumentativa, evitando que a carta se torne apenas uma dissertação com endereçamento. As instruções contemplam o interlocutor a quem o candidato deve se dirigir assim como o propósito e objetivos dessa carta.

Segundo as instruções da proposta C, foi solicitado ao candidato que investisse numa perspectiva argumentativa que ressaltasse o fato de os usuários das rodovias serem afetados por um problema de segurança nas estradas, devendo o candidato apresentar uma reivindicação a uma agência reguladora de rodovias. Era importante prestar atenção não apenas ao tipo de problema especificado – “de segurança nas estradas”, que afetasse os usuários em geral ou um grupo significativo da população, não podendo ser uma reivindicação de caráter individual – mas também ao interlocutor dessa carta – “uma agência reguladora de rodovias”. Atender ao conjunto das especificações é muito importante para que a carta possa ser bem avaliada.

Fez parte das expectativas da banca, ao propor que a carta fosse enviada a uma agência reguladora, que o candidato percebesse a importância da participação da sociedade civil nas esferas de atuação do Estado, lançando mão de argumentos que justificassem sua reivindicação. Para aqueles não muito familiarizados com a função de uma agência reguladora de rodovias, isso foi tematizado no excerto 8, que trouxe elementos importantes para uma boa construção da imagem do destinatário da carta. Além disso, era fundamental um investimento não só na imagem da agência reguladora ou da pessoa nomeada como responsável por essa agência, mas também na imagem do remetente.

O bom uso da coletânea deveria levar o candidato a expandir e diversificar sua discussão no que diz respeito ao modo pelo qual os usuários são afetados pelo problema selecionado, na delimitação do próprio problema ou ainda na reivindicação feita.

4. COMENTÁRIOS SOBRE ALGUMAS REDAÇÕES

Discutimos, a seguir, algumas redações de níveis de desempenho diversos, com base nos critérios utilizados na correção.

4.1 Proposta A

Exemplos de Redações Acima da Média

Exemplo 1

Cooperação gerando satisfação

A canção "Trem das Onze" de Adoniran Barbosa narra de maneira primorosa como o trem era presente na vida do povo em épocas passadas. Hoje, ao contrário do que descreve a música, tal meio de transporte apresenta-se, para muitos, somente em parques de diversão (trem-fantasma) ou brinquedos de criança. O transporte ferroviário tornou-se obsoleto, algo que não poderia ter ocorrido num país como o Brasil, onde tal sistema apresenta vantagens que o colocam como prioritário para suprir as atuais necessidades nacionais.

Cooperação gerando satisfação

A canção "Trem das Onze" de Adoniran Barbosa narra de maneira primorosa como o trem era presente na vida do povo em épocas passadas. Hoje, ao contrário do que descreve a música, tal meio de transporte apresenta-se, para muitos, somente em parques de diversão (trem-fantasma) ou brinquedos de criança. O transporte ferroviário tornou-se obsoleto, algo que não poderia ter ocorrido num país como o Brasil, onde tal sistema apresenta vantagens que o colocam como prioritário para suprir as atuais necessidades nacionais.

O Brasil destaca-se no cenário internacional como grande exportador de minérios, soja, café, laranja, carne e muitos outros primários. Por sua dimensão continental, possui pólos produtores tanto no litoral como no interior afastado do oceano. Nenhum meio de transporte supriria as necessidades do agronegócio de exportação como o ferroviário, pois é de baixo custo, transporta grandes quantidades, tem manutenção mais barata que a do rodoviário e não depende de fatores climáticos como o fluvial. O desperdício também é muito menor, aumentando os ganhos. Mas não é somente às indústrias e produtores agropecuários que tal meio é vantajoso.

A população urbana sofre com a dificuldade de locomoção, principalmente em metrópoles como São Paulo, onde perdem-se horas em congestionamentos e centenas de reais em conserto de carros danificados pelas péssimas condições das ruas. O automóvel é péssimo para suprir a necessidade coletiva, enquanto o trem (seja de superfície ou metrô) é mais que vantajoso, pois é rápido, barato, pouco poluidor e transporta muitas pessoas. Neste caso, o papel do Estado é fundamental, pois em regiões já ocupadas são necessárias grandes obras e desapropriações. Sendo a capacidade dos diversos setores públicos limitada, a melhor solução seria a aliança entre o público e o privado através das PPPs (parcerias público-privadas). Os riscos de má gerência ou corrupção são menores em tais parcerias.

A ação do governo brasileiro (e dos estaduais e municipais também) no setor público nunca foi louvável, salvo certas exceções. Desde a realização de projetos faraônicos como a Transamazônica à má conservação das estradas federais, a ação é pouca ou mal feita. A opção pelo transporte rodoviário também não foi boa, pois grande parcela da população (principalmente as mais pobres de cidades médias e pequenas) não recebe muitos benefícios

da construção de estradas. A união da força do alcance do Estado com a boa estratégia da iniciativa privada poderia integrar os diversos setores e regiões do país com a escolha de trens como transporte majoritário. Concessão é um método eficaz de participação governamental.

Outra maneira eficaz do governo participar da reestruturação do sistema viário é criando e aperfeiçoando as atuais agências reguladoras. Afinal, se um governo atuando sozinho pode ser corrupto, uma empresa pode ser abusiva. A fiscalização por meio da opinião dos usuários é sem dúvida a melhor maneira de se aperfeiçoar qualquer sistema. Com os papéis de cada parte definidos, haveria poucos entraves para a realização de qualquer projeto.

Um migrante viajando à distante terra natal para visitar a família; um empresário exultante ao constatar o corte dos custos no transporte de cargas; um trabalhador, seja da construção ou da informática, passando mais tempo com a família por não levar mais 3 horas para ir e voltar do trabalho. São cenas diversas, mas que poderiam todas serem concretizadas por maior implantação do sistema ferroviário. Por diversas divergências, nem o setor público nem o privado efetivamente implantaram tal sistema no país inteiro, motivo do atual sucateamento de grande parte dos trens. Uma cooperação maior entre tais partes, pensando também sempre no povo é, sem questionamentos, o melhor caminho para se resolver a questão dos transportes no país. Talvez então fosse possível que o personagem de Adoniran não ficasse preocupado, pois a qualquer horário da noite haveria trens indo para toda a parte da cidade, inclusive para sua própria casa.

Intitulada “Cooperação gerando satisfação”, esta redação foi classificada como acima da média, entre outras razões, pelo domínio que o autor demonstra ter da norma culta (salvo uma ou outra inadequação gramatical ou sintática); pela consistência do projeto pessoal de texto e pelo repertório produtivo evidenciado no diálogo maduro que estabelece com a coletânea.

As marcas de autoria se evidenciam, por exemplo, no modo com o autor introduz o tema com a citação da famosa música de Adoniran Barbosa, “Trem das onze”, que será resgatada no final, conferindo total coerência a seu projeto de texto dissertativo, que se orienta no sentido da defesa do transporte ferroviário como o meio mais adequado de locomoção em um país de proporções continentais como o Brasil. Ou melhor, o meio mais adequado de transporte urbano, intermunicipal e interestadual, tanto de passageiros quanto de cargas.

Em vista dessa hipótese, a dissertação parece dialogar de forma mais imediata com textos da coletânea que abordam diretamente o imaginário em torno dos trens (excerto 6), o histórico da implantação desse meio de transporte no país e a precariedade atual da malha ferroviária (excerto 2). Mas a redação vai além e responde com propriedade a outros excertos da coletânea que abordam aspectos distintos das políticas de transporte no país. É o que se verifica nas passagens em que o autor da dissertação apresenta sua proposta de intervenção, discutindo as parcerias público-privadas (PPPs), bem como a regulamentação e os meios de vigilância que o Estado e os cidadãos podem exercer sobre as concessionárias envolvidas em tais parcerias.

Exemplo 2

BRASIL: GIGANTE HIPERTENSO COM PROBLEMAS NA CIRCULAÇÃO

Qualquer empresário que transporte seus produtos, ou mesmo qualquer cidadão que hoje viaje pelo território nacional poderá constatar que as condições das rodovias existentes não são das mais desejáveis. Observando-se os diversos problemas presentes, tais como má conservação de estradas, altos índices de acidentes fatais e também a subutilização de recursos potencialmente muito grandes em nosso país, fica claro que a necessidade de transformações no meio de transporte é urgente.

Brasil: gigante hipertenso com problemas na circulação

Qualquer empresário que transporta seus produtos, ou mesmo qualquer cidadão que tente hoje viajar pelo território nacional poderá constatar que as condições das rodovias existentes não são das mais desejáveis. Observando-se os diversos problemas presentes, tais como má conservação de estradas, altos índices de acidentes fatais e também a subutilização de recursos potencialmente muito grandes em nosso país, fica claro que a necessidade de transformações nos meios de transporte é urgente.

Entretanto, nem todas as modificações necessárias podem ser feitas em um só tempo, de maneira que, no planejamento das melhorias, devemos priorizar as mais urgentes.

Em primeiro lugar, acredito que a iniciativa mais urgente seria a manutenção das rodovias. Atualmente, são responsáveis por 60,5% do transporte de cargas no país. Este recurso pode até mesmo mostrar-se ineficiente em alguns casos; entretanto, deve-se levar em consideração a negligência com que os outros meios, tais como o ferroviário, foram tratados até então, resultando em sua fraqueza. Qualquer projeto de ampliação destes meios negligenciados seria executado em médio ou longo prazo, de forma que a manutenção das principais rodovias torna-se indispensável.

Paralelamente a isso, deve-se dar início a obras relativas aos outros meios a serem priorizados: o ferroviário e o hidroviário.

Ferrovias mostram-se como uma solução relativamente barata e eficiente no transporte de cargas. A ampliação da malha ferroviária, ligando o interior do país aos portos, ou seja, fornecendo um "canal" direto entre os produtores rurais e os meios de exportação, resultaria num benefício muito grande e aliviaria a situação crítica e inaceitável encontrada nas rodovias atualmente. Sem esquecer também que as ferrovias poderiam ser utilizadas para fins de turismo, descongestionando assim estradas em períodos específicos, como "feriados".

A ampliação da rede hidroviária, por sua vez, poderia ser a mais imediata das soluções para o problema dos transportes no país. Sabe-se que o Brasil possui uma quantidade no mínimo bastante razoável de rios navegáveis. O necessário neste caso seria a construção de portos e a viabilização dos transportes, discutida a seguir.

Para realizar tais obras seria necessário levar-se em consideração a necessidade de grandes investimentos, federais e estaduais. De onde viria este dinheiro? Boa parte, certamente, da arrecadação de impostos. Seria necessária uma reavaliação na distribuição da arrecadação entre os estados e o governo federal, de forma que cada um possa investir o devido e necessário, além de verificar se a arrecadação nestes dois âmbitos é suficiente para a realização das obras, levando-se em consideração os prazos estipulados.

Além da aplicação dos impostos arrecadados, poderia ser incluído neste orçamento, o investimento privado. Hoje tem-se exemplo disso em algumas estradas, que estão sob a concessão do governo e cobram pedágio do usuário. Apesar da taxa ser alta, muitos usuários apóiam a iniciativa pela drástica diferença de qualidade observada. Uma solução mais justa e até mais honesta que essa seria o governo financiar parte das obras, isentar tais empresas privadas de alguns impostos e impor limites razoáveis na cobrança de taxas. Afinal, pagamos já mais de um imposto para podermos transitar.

As iniciativas de ampliação poderiam seguir o mesmo modelo e, devido à evidente maior quantidade de trabalho, poderiam ser realizadas a médio e longo prazo, beneficiando principalmente os setores primário e secundário da economia.

O governo deve entrar neste processo também como órgão regulador. Para isto, tem-se a ANTT. Desta forma, ter-se-ia três ingredientes essencialmente benéficos: retorno dos impostos para o povo que os pagou, traduzido no investimento do governo; interesse de empresas particulares, executando as obras quando necessário, visando lucro; e a fiscalização do governo, através da ANTT, garantindo a validade do projeto e evitando catástrofes derivadas da corrupção e da incompetência como a Transamazônica.

Em poucas palavras, a iniciativa do governo com a participação de empresas privadas poderia viabilizar a manutenção da malha rodoviária e a ampliação das malhas hidro e ferroviária. Dessa forma, um país tão rico como o nosso poderia começar a crescer sem o freio cruel imposto pela falta de recursos dos atuais meios de transporte.

Esta redação, intitulada “**Brasil: gigante hipertenso com problemas de circulação**” também recebeu uma nota acima da média, dentre outros motivos, pelo bom domínio da norma culta e pela consistência do projeto pessoal de texto que, partindo da constatação da precariedade dos diversos meios de transporte no Brasil, reconhece, ao mesmo tempo, a impossibilidade de uma solução que possa sanar de vez todos esses problemas. Por isso, argumenta no sentido do Estado estabelecer algumas prioridades, começando pela manutenção das rodovias, responsáveis por 60,5% do transporte de cargas no país (de acordo com os dados percentuais colhidos no gráfico apresentado no excerto 3 da coletânea). Em seguida, a dissertação propõe que sejam priorizados dois meios de transporte hoje negligenciados: o *ferroviário* e o *hidroviário*. Para argumentar a favor desses dois meios, o autor da dissertação apóia-se com propriedade nos excertos 2 e 4 da coletânea. A consistência da reflexão e da argumentação, bem como o diálogo produtivo com os textos da coletânea são razões mais do que suficientes para justificar a seleção desta dissertação como exemplar.

Destaque-se, por fim, a felicidade na escolha do título que, ao aludir a uma famigerada imagem mítica associada ao país, presente já no hino nacional, diagnostica com precisão o quadro clínico grave de que padece a figura antropomórfica do “gigante pela própria natureza”, em função da deficiência de um de seus setores vitais.

Exemplo de Redação Abaixo da Média

“Governar é construir estradas e conservá-las.”

A precariedade das rodovias brasileiras é um grande problema para a população, pois dificulta o transporte de mercadorias e é uma situação de risco para os motoristas.

De acordo com dados, são necessários R\$ 2 bilhões para recuperar as rodovias, mas infelizmente esse dinheiro não será utilizado para dar segurança aos viajantes.

“ Governar é construir estradas e conservá-las.”

A precariedade das rodovias brasileiras é um grande problema para a população, pois dificulta o transporte de mercadorias e é uma situação de risco para os motoristas.

De acordo com dados, são necessários R\$ 2 bilhões para recuperar as rodovias, mas infelizmente esse dinheiro não será utilizado para dar segurança aos viajantes.

Sabemos que uma porcentagem do preço por litro dos combustíveis deveria ser destinada à manutenção das estradas, porém, como outras verbas, é desviada.

Assim, a população tem que pagar os “famosos” pedágios para trafegar com segurança.

Medidas eficazes deveriam ser tomadas para preservar as vias de trânsito, como permitir apenas o tráfego de veículos de pequeno porte pelas rodovias.

Caminhões com grande quantidade de mercadorias deveriam utilizar os transportes ferroviários e hidroviários. Esses meios têm baixo custo de manutenção e iriam trazer benefícios, principalmente para o setor de agronegócio que tem 3% de sua safra perdida por causa das estradas mal conservadas.

Indúbitavelmente, o número de acidentes iriam diminuir. Apenas nas estradas paulistas foram 35.141 ocorridos em quase seis meses do ano de 2005.

Será que o poder público não se preocupa com a segurança da população?

Portanto, o Ministério responsável pelos meios de transportes deveria destinar a verba necessária para o recuperação das rodovias e investir no desenvolvimento das ferrovias e hidrovias do país.

A redação intitulada “Governar é construir estradas e conservá-las”, embora pareça revelar certo domínio da norma culta, recebeu nota abaixo da média por apresentar sérios problemas relativos ao tipo de apropriação feita dos textos da coletânea e à estruturação da dissertação. A ausência de conectivos na passagem de um parágrafo a outro resulta em um elenco desarticulado de trechos extraídos da coletânea de modo, muitas vezes, superficial, sem respeitar a unidade de sentido do texto re-apropriado. Em um dos raros momentos em que chega a empregar um conector para iniciar, por exemplo, o último parágrafo, o autor faz uso inadequado da conjunção – *portanto* –, pois tal parágrafo não estabelece nenhuma lógica conclusiva com o que vinha sendo exposto até então.

Além disso, quando introduz alguma informação nova, o autor emprega expressões vagas, como é caso da referência imprecisa com que inicia o segundo parágrafo: “De acordo com dados...”.

Por último, a proposta de intervenção apresentada na dissertação é inconsistente e incoerente, pois sugere que as estradas nacionais deveriam ser reservadas para os carros de passeio, enquanto os “Caminhões com grande quantidade de mercadorias deveriam utilizar os transportes ferroviários e hidroviários”...

Exemplo de Redação Anulada

Meios de transporte são essenciais para nossa atual sociedade brasileira. Recurso indispensável para a proletariado dar continuidade a sua vida.

Os ônibus são os principais meios de locomoção da classe média por isso merecem mais atenção. O estado deveria intervir nos meios de locomoção, (no caso os ônibus) tomando posse e organizando de modo que haja um salário mais justo e um novo valor nas taxas tanto de estudantes que por sua condição devem ter um usufruir de taxas mais baixas como aqueles que possuem uma condição financeira menor.

Meios de transporte são essenciais para nossa atual sociedade brasileira. Recurso indispensável para o proletariado dar continuidade a sua vida.

Os ônibus são os principais meios de locomoção da classe média por isso merecem mais atenção. O estado deveria intervir nos meios de locomoção (no caso os ônibus) tomando posse e organizando de modo que haja um salário mais justo e um novo valor nas taxas tanto de estudantes que por sua condição devem usufruir de taxas mais baixas como aqueles que possuem uma condição financeira menor. Nossa atual rede de ônibus é privada o que torna o preço das passagens altos pois devem satisfazer o lucro de seus empreendedores, por isso o preço das passagens está aumentando desenfreadamente.

O lucro dessas redes privadas é extremamente alto e mesmo que passes para estudantes se tornassem gratuitos ainda esses empreendedores teriam lucro.

O fato é que a classe de menor condição financeira a que está isolada nos morros, junto a classe mais baixa é quem arca ou seja paga as passagens da classe um pouco mais favorecida a média. Por isso seria justo se a rede privada de ônibus deixasse de pertencer a empresários e passasse ser totalmente do estado, afim que esse fizesse a classe que realmente necessita desse meio pudesse usufruir desse sem tantos custos. Uma vez que classe alta não necessita de tais meios.

Se a população da classe média quiser continuar a usufruir dos ônibus é bom lutar para que essa rede de transporte se torne totalmente do estado, antes que os empresários queiram continuar recheando seus bolsos e as pessoas tenham que trabalhar só para pagar seu transporte.

Numa sociedade as pessoas precisam em primeiro lugar ter alimento (subsistência), saúde, cultura e lazer. É inadmissível trabalhar apenas para pagar o transporte que segundo lei é direito de todos o transporte público. Como vemos não é o que anda acontecendo, enquanto não fizermos nada para tornar a rede de transporte privado em pública continuaremos nos submetendo a aumento de taxas absurdos e começaremos a trabalhar apenas para pagar o transporte...

Esta redação foi anulada por ter fugido completamente ao recorte temático proposto e também por não trazer evidência de uso de nenhum dos excertos da coletânea. Se o candidato tivesse lido a coletânea, teria tido mais chances de cumprir com as exigências da proposta. O que se esperava era que, a partir de uma análise das deficiências e problemas observados em nosso país, muitos deles abordados em vários excertos da coletânea, o candidato pudesse fazer uma proposta para o setor de transportes em que priorizasse um ou mais meios (rodoviário, ferroviário, aquaviário e dutoviário), e mostrasse como esse(s) meio(s) poderia(m) ser viabilizado(s) e qual deveria ser o papel do Estado nessa viabilização. O texto da proposta já indicava formas distintas de atuação do Estado: mais diretas, por meio de financiamentos, concessões, isenções e privilégios fiscais, ou indiretas, como agente regulador.

Entretanto, o candidato abordou o tema de maneira redutora, limitando-se a fazer uma crítica à maneira como os ônibus estão sendo geridos no Brasil; controlados pelo setor privado que visa lucros, as passagens têm preços abusivos, dificultando o acesso das classes menos favorecidas a esse meio de transporte. Fazer referência ao papel do Estado – a estatização das companhias de ônibus é a proposta de solução para passagens com preços mais baixos para estudantes e pessoas de classes menos favorecidas – não foi suficiente para não anular a redação, uma vez que se esperava uma discussão do papel do Estado na viabilização do(s) meio(s) priorizado(s) e não apenas na gestão de um meio já viabilizado. Além da fuga ao tema e da falta de evidência de leitura da coletânea, esta redação também apresenta problemas sérios de modalidade e articulação escrita.

4.2 Proposta B

Exemplos de Redações Acima da Média

Exemplo 1

Sempre presente

O soar da segunda campainha trouxe-o de volta para a realidade. Dentro de poucos minutos iniciaria a decolagem do avião que pilotava. Como era o piloto principal, realizou as últimas verificações, certificando-se de que tudo estava perfeitamente bem para um voo tranquilo. Fora assim que o pai lhe ensinara: voar era uma responsabilidade muito grande, e ele agora tinha perfeita consciência disso. Olhou para o colar que trazia no pescoço. Ali estava a foto de Santos Dumont, com seus bigodes tão sérios e bem aparados. Essa foto trouxe-lhe à mente lembranças nas quais há pouco estivera mergulhado. ^{todavia,} tudo isso fora a tanto tempo...

Sempre presente

O soar da segunda campainha trouxe-o de volta para a realidade. Dentro de poucos minutos iniciaria a decolagem do avião que pilotava. Como era o piloto principal, realizou as últimas verificações, certificando-se de que tudo estava perfeitamente bem para um voo tranquilo. Fora assim que o pai lhe ensinara: voar era uma responsabilidade muito grande, e ele agora tinha perfeita consciência disso. Olhou para o colar que trazia no pescoço. Ali estava a foto de Santos Dumont, com seus bigodes tão sérios e bem aparados. Essa foto trouxe-lhe à mente as lembranças nas quais há pouco estivera mergulhado. Todavia, tudo isso fora a tanto tempo...

Chamava-se Eduardo, mas todos chamavam-no de Duda. Seu pai era um experiente aviador, e desde criança o garoto familiarizou-se com a imagem do 14-Bis pendurada na cabeceira da cama do genitor. Devido ao trabalho do pai, eram constantes as viagens para

diversas partes do Brasil e, muitas vezes, o garoto não podia participar de todas, o que lhe causava uma saudade crônica da figura paterna. Luís sabia dos sentimentos do filho, procurando agradá-lo com presentes que faziam lembrar os lugares onde estivera. Sempre que retornava de uma de suas longas viagens, era uma festa, e Duda podia divisar um pouquinho do azul do céu naqueles olhos sonhadores de quem era apaixonado pela profissão.

Certa vez, era aniversário de Duda, só que Luís ainda não chegara. Devia estar lá em cima em algum lugar, pensava o menino, num lugar pertinho de onde deveria ser a casa de Deus e dos anjos, como a mãe lhe falava. Se pudesse pedir ao pai um presente, pediria que ele trouxesse um pedacinho de nuvem para ele ver como era, a textura devia ser macia como algodão e gelada como um sorvete. Quando Luís finalmente chegou, o petiz não pôde deixar de imaginar uma nuvem bem branquinha dentro daquele embrulho mole. Para sua surpresa, entretanto, descobriu que tratava-se, na verdade, de uma réplica perfeita do 14-Bis que ficava no quarto. Envolvendo o pequeno avião, havia um delicado colar, contendo a foto de um homem sério. O pai lhe ensinou que aquele era Santos Dummont, o inventor do avião, um homem extraordinário. Contento com o agrado, Duda saiu correndo pela casa com o brinquedo em punho, tentando fazer barulho, contando para todo mundo que tinha conhecido um certo santo dos aviões. Esse sim, ele pensava, deve morar lá nas alturas, pra ficar pertinho do seu invento.

À medida que crescia, o menino passou a se interessar cada vez mais pela aviação. Aprendeu que o presidente Juscelino gostava mais era de carro mesmo, e nem quis saber muito de incentivar o transporte aeroviário. Imaginou que se fosse presidente, faria tudo diferente, e tentaria tirar do povo esse medo de avião. Já lera estatísticas que atestavam ser o transporte rodoviário o que causava o maior número de mortes. Além disso, lá no alto não tinha pedágios que obrigavam a gente a parar durante a viagem, não tinha a poeira de tantas estradas do interior do país, e a sensação de liberdade era fascinante. Devia ser essa a sensação de Alladim quando subia em seu tapete mágico, que nem asas tinha...

Eduardo levou um susto quando a aeromoça disse que a decolagem estava próxima. Tentou desanuviar a cabeça e se concentrar novamente na sua função de piloto. A terceira campanha era a última. O som metálico, entretanto, fê-lo lembrar da sirene de ambulância e do desastre que acontecera. O som parecia o mesmo, trazia umas coisas aquele som.

Duda notou que os corredores da casa estavam mais silenciosos, o riso do pai há muito não se ouvia. Somente a mãe e o inseparável 14-Bis o consolavam. Ficava brincando com as asas, prometendo a si mesmo que um dia seria tão famoso quanto aquele santo diferente que voava com asas de avião; desejava um dia ser aviador como o pai. O coração do garoto, porém, foi esvaziado de tantos sonhos quando ouviu a notícia pela televisão. Descobriu no rosto da mãe que o avião espatifado da tela era o que o pai amado pilotava. Era parecido demais. Teve então uma certeza que jamais pensara ter. Dessa vez Luís não voltaria trazendo os braços cheios de brinquedos; não chegaria com um sorriso emprestado dos anjos, os olhos com azul roubado do céu – de um desses lugares por onde passava.

Depois do acidente, o garoto ficou triste de não poder mais, chorando de noite baixinho para os travesseiros, choro abafado, de quem tivesse medo de chorar. As estatísticas o haviam enganado. O 14-Bis trazia à memória um avião espatifado e o som metálico das ambulâncias. Pensava agora que não queria mais ser diferente de Juscelino, talvez fosse melhor não carregar tantas pessoas de uma só vez na barriga, qual faziam os pássaros de aço que ele aprendera a amar e odiar. Mesmo com tanta dor, Duda parecia ainda atraído singularmente pela réplica insuperável. E decidiu. “Quero ser como papai”. Pegou o colar e ficou observando. “Meu santo protetor, cuida bem do papai aí em cima, que era onde ele gostava mesmo de ficar”.

Finalmente, Eduardo começou a movimentar o avião enorme, taxiando pela pista. Decolariam com ele não apenas pessoas, mas um tanto sem fim de sonhos e esperanças que nem dá para imaginar. Seu filho estava esperando. Levaria para ele um presente, num embrulho mole. Talvez colhesse no céu uma nuvem para acompanhar a réplica miúda. Cantarolava uma pequena melodia que seu pai costumava cantar, embalando-lhe o sono. “Se você me vê lá do alto/ Voando na imensidão,/ Eu fico tão pequenininho/ Que caibo na palma da mão...” E o avião decolou.

Nesta redação, o candidato soube tratar com propriedade o recorte temático da proposta B e atendeu às instruções específicas, elegendo o avião como brinquedo preferido na infância da personagem e a profissão de aviador como reflexo, ao mesmo tempo, do fascínio pelo meio de transporte e da admiração pela figura paterna. A relação afetiva com o brinquedo representativo da aviação está claramente definida por meio de uma boa caracterização da personagem, tanto como criança

quanto na vida adulta. O texto fornece elementos que justificam o desenvolvimento do enredo e estabelecem o elo de ligação entre o presente e o passado. Para fortalecer esse elo temporal, o candidato lançou mão, por exemplo, da imagem fotográfica de Santos Dumont, ícone da aviação nacional e motivo de orgulho coletivo, que a personagem adulta carrega em um colar pendurado ao pescoço, em substituição simbólica à pequena réplica do 14-Bis com que brincava quando criança. De outra parte, a letra da canção que mantém viva a memória do passado de Eduardo atesta um uso adequado do excerto da coletânea. O candidato soube explorar a identificação com o pai e o acidente que o vitimou durante a infância para explicar a futura opção profissional do protagonista. Além disso, deu um bom fechamento à narrativa, fazendo com que a experiência do passado, ao final, se projetasse no presente de Eduardo, ele mesmo aviador e pai de família.

Ao eleger a perspectiva do adulto para construir sua narrativa, o candidato demonstrou domínio sobre a voz narrativa, conduzindo o relato em terceira pessoa com auxílio do *flashback* de maneira madura e criativa. É possível observar uma definição clara da voz narrativa e uma ótima articulação das partes, o que garante a fluência da leitura.

Exemplo 2

Foi em uma maria-fumaça, a primeira vez em que andei de trem. Não devia ter mais que uns oito ou nove anos, mas tal foi o meu gosto pela coisa, que me lembro de, no Natal daquele ano distante, ganhar um trenzinho de brinquedo.

O trenzinho era feito de madeira, vermelho com uma listra dourada ao longo da locomotiva. Nos outros vagões, havia adesivos de pessoas penduradas às janelas, sorridentes. As rodinhas de ferro às vezes saltavam faíscas nos trilhos, o que rendia a meu pai sermões de como aquele brinquedo era perigoso, por parte da minha mãe. Mas o que realmente me encantava era a fumacinha branca, quase transparente, que saía pela chaminé.

Foi em uma maria-fumaça, a primeira vez em que andei de trem. Não devia ter mais que uns oito ou nove anos, mas tal foi o meu gosto pela coisa, que me lembro de, no Natal daquele ano distante, ganhar um trenzinho de brinquedo.

O trenzinho era feito de madeira, vermelho com uma listra dourada ao longo da locomotiva. Nos outros vagões, havia adesivos de pessoas penduradas às janelas, sorridentes. As rodinhas de ferro às vezes saltavam faíscas nos trilhos, o que rendia a meu pai sermões de como aquele brinquedo era perigoso, por parte da minha mãe. Mas o que realmente me encantava era a fumacinha branca, quase transparente, que saía pela chaminé. Era diferente da fumaça preta dos carros que passavam na rua, nem era fedorenta como ela. Eu amava aquele cheiro forte, mistura de carvão queimado e aquele perfume de coisa nova. Minha mãe ralhava comigo por isso também. Dizia que fazia mal, ficar com o nariz enfiado na chaminé do trem. Mas eu não podia evitar. Esse foi meu primeiro vício.

Vivia para cima e para baixo com o trenzinho embaixo do braço. Na casa dos avós, dos tios, dos amigos. Montava febrilmente os trilhos onde quer que houvesse espaço, fosse uma sala nos fundos ou no meio de um corredor congestionado. Exibia estufado de orgulho a locomotiva vermelha, enquanto a fumaça se expandia por todo o cômodo. Todo mundo adorava. Mas ninguém adorava tanto quanto ela. Ela ia à minha casa, e juntos passávamos tardes inteiras juntando e desjuntando trilhos, abanando as mãos ora às pessoas sorridentes nas janelas, ora aos bonequinhos sentados no banquinho da estação verde de madeira. E ela também adorava o cheiro de carvão queimado junto com coisa nova. Meu pai ria; minha mãe ralhava. E ela foi meu primeiro amor.

Alguns anos depois, me levaram para andar de avião. Um mundo novo para você,

disse meu pai, vai olhar as coisas por cima, não por uma janela ao seu lado. Ninguém deu muita importância, mas eu não gostei nem um pouco de ver o mundo por cima. Gostava dele ao meu lado, onde era só esticar minha mão para fora da janela e sentir meus dedos roçarem sua passagem intermitente, suas cores borradas, seu cheiro ao mesmo tempo queimado e novo. Lá no alto, só sentia meus ouvidos zunirem, só via um tom de azul sem graça, diferente do que eu via lá debaixo, e não sentia cheiro nenhum. Pensava no meu trenzinho de cabine de madeira, em algum lugar lá no fundo do avião, onde eu não podia alcançar, embrulhado, fechado, escondido. Ninguém deu muita importância, mas aquela foi minha primeira decepção.

E quando voltei ao chão, meu saudoso e amado chão, fui correndo contar a ela tudo que não vi e não senti, lá, por cima do resto do mundo. Mas ela não estava lá. Procurei em muitos lugares, mas nunca a encontrei. Foi ela que um dia me encontrou de novo. Conversamos muito, por muito tempo e sobre muitas coisas. Eu não saberia explicar como, só sei que de algum jeito, ela já não era ela, e não quis outra vez montar os trilhos do trenzinho comigo. Eu perguntei por quê, e ela disse que eu estava atrasado. Que eu e meu trenzinho estávamos atrasados. Ela disse que gostava do azul desbotado de cima das nuvens, do cheiro de nada de dentro do avião, de olhar o mundo por cima. Então, aquela tarde montei os trilhos sozinho, arrumei a estação verde sozinho e aspirei toda a fumaça que cabia nos meus pulmões sozinho. E abanando a mão melancólico para as pessoas felizes que se distanciavam de mim dentro de vagões vermelhos, senti a minha primeira lágrima verdadeira.

Até que hoje de manhã desmontei os trilhos, embalei os vagões e, junto com a pequena estação, guardei-os todos dentro da caixa empoeirada que não abria desde que eu tinha uns oito ou nove anos. A locomotiva eu coloquei debaixo do braço, e saí para um último passeio na maria-fumaça da minha infância. Uma última vez senti meu mundo correr veloz pelas pontas dos meus dedos, e também sorri para as cores borradas tentando alcançá-las. A pequena locomotiva ao meu lado apitava, reclamando a falta de matéria sob suas rodinhas, voltadas para o ar. Foi quando uma pessoa diferente entrou e se sentou ao lado da minha locomotiva, e falou sobre o cheiro estranho que saía dela, cheiro de carvão queimado com um perfume de coisa nova, que eu não fora capaz de sentir durante todo aquele dia. E ela sorriu para mim um sorriso cheio daquele cheiro, viciante, maravilhoso, que fez brotar em mim uma vontade louca de sorrir também. E agora, olhando o céu azul ficar vermelho, manchado pelo último suspiro da minha maria-fumaça agonizante ela me fez abrir a caixa não mais empoeirada, e juntos montamos velhos trilhos para um velho trenzinho de brinquedo, juntos, a primeira, mas não a última vez.

Esta narração revela maturidade na escrita e segurança na condução do enredo. O candidato elegeu o trem como brinquedo marcante da infância e de sua primeira relação afetiva, que é retomada no final com a sugestão de uma relação amorosa na vida adulta. Embora os acontecimentos da vida adulta não sejam explorados, apenas sugeridos, o candidato estabeleceu um vínculo positivo entre a experiência de afeto do mundo da criança, associada aos momentos de encantamento com o brinquedo, e a futura experiência amorosa motivada pelo contato com o trem velho, empoeirado. O aproveitamento mais evidente da coletânea se faz sentir na passagem em que a personagem rememora a primeira viagem de avião com os pais. O uso do excerto da coletânea é discreto, mas produtivo, pois reforça a ligação da personagem com seu brinquedo. Do ponto de vista da organização, nota-se que o candidato domina a técnica narrativa e consegue sustentar com segurança a escolha do foco narrativo em primeira pessoa. Em termos de linguagem, observa-se o uso de um vocabulário rico e a definição de um estilo próprio, que transparece, sobretudo, nas descrições que caracterizam as personagens, os espaços e os objetos.

Exemplo de Redação Abaixo da Média

memórias

Lembro-me ainda do brinquedo que me foi dado durante minha infância. Era um trem, já um pouco gasto, visto que me foi dado pois não mais satisfazia as vontades do filho do patrão de meu pai. Mesmo assim, o presente alegrou-me e despertou em mim imensa curiosidade e paixão por tais meios de transporte.

Sou filho de imigrantes italianos, trazidos ao Brasil para trabalhar no plantio de café. Minha família instalou-se no Oeste Paulista, lugar de destaque nessa produção. Mesmo sem possuir brinquedos em virtude da pobreza de minha família sempre brincava com o que podia, imaginando onde poderia ir e sonhando com novos lugares.

Memórias

Lembro-me ainda do brinquedo que me foi dado durante minha infância. Era um trem, já um pouco gasto, visto que me foi dado pois não mais satisfazia as vontades do filho do patrão de meu pai. Mesmo assim, o presente alegrou-me e despertou em mim imensa curiosidade e paixão por tais meios de transporte.

Sou filho de imigrantes italianos, trazidos ao Brasil para trabalhar no plantio de café. Minha família instalou-se no Oeste Paulista, lugar de destaque nessa produção. Mesmo sem possuir brinquedos em virtude da pobreza de minha família sempre brincava com o que podia, imaginando onde poderia ir e sonhando com novos lugares.

Algum tempo antes, o transporte de café era feito no lombo de burros, uma vez que essa produção se instalou antes da infra-estrutura adequada para sua locomoção. Com isso, parte da produção era perdida, o que era prejudicial aos produtores e ao Estado. Visto que o café era o principal produto de exportação do Brasil e desejava-se máximo lucro, mostrou-se a grande necessidade que havia em construir ligações entre essas áreas e os portos, de onde esse produto seguiria para os mercados consumidores.

Tal necessidade deu origem a construções de ferrovias e a figura que era apenas vista em minhas brincadeiras e em meus sonhos começou a passar a uma pequena distância da porteira da fazenda e levava toda a produção da região até o porto de Santos.

Alguns anos após a construção dessa ferrovia e também já diminuída a importância do café na economia brasileira o presidente Juscelino Kubitschek, em seu plano desenvolvimentista, abriu a economia do nosso país ao capital internacional. Nesse contexto houve a instalação da indústria automobilística, controlada principalmente pelos estrangeiros. A partir daí foi crescente a importância do transporte rodoviário e foi visível o declínio do tão imponente transporte ferroviário.

Assim, o meio de transporte que alimentou meus sonhos e acompanhou minha infância se tornou obsoleto. Foi abandonado por essa "civilização do automóvel". No entanto, para mim o trem nunca ficará restrito a imagens literárias, pictóricas ou fotocinematográficas.

Esta narrativa, construída a partir das lembranças do narrador personagem, apresenta um retrospecto da infância pobre de um descendente de imigrantes italianos que vieram trabalhar nos cafezais do Oeste Paulista. O protagonista rememora seu passado, destacando a alegria que sentiu ao receber um trem de brinquedo que pertencera ao filho do patrão de seu pai. Nos dois primeiros parágrafos, o candidato lança mão de uma boa justificativa para estabelecer o vínculo afetivo da personagem com o brinquedo, criando a imagem de um menino pobre, filho de colonos imigrantes, para o qual o trem já gasto representou, além do objeto em si, uma possibilidade de evasão e de fantasia.

A fragilidade do texto revela-se, porém, a partir do terceiro parágrafo, quando o candidato, não sabendo sustentar a narrativa, oscila entre o tipo de texto dissertativo e o narrativo. Nota-se a perda do controle da voz narrativa, centrada na perspectiva da criança e o predomínio da argumentação sustentada nas razões históricas que fizeram do trem um importante meio de transporte da produção cafeeira. Embora haja uma tentativa de estabelecer o nexo entre as análises histórico-econômicas e a perspectiva da criança, que vê os trens de sua fantasia passarem diante da porteira da fazenda, a ênfase nos argumentos de natureza histórica, colhidos no excerto 2 da coletânea, acabam por tornar frágil o desenvolvimento do enredo, mostrando um uso quase instrumental da coletânea. A simples colagem dos excertos explica o fim abrupto da redação, que se encerra, dentro dos marcos da infância, com o declínio da atividade ferroviária, sem atender às instruções específicas da proposta B, que solicitavam do candidato um relato sobre o significado que o brinquedo ou jogo adquiriu na vida adulta da personagem.

Do ponto de vista da modalidade, a narrativa não apresenta problemas graves.

Exemplo de Redação Anulada

Um sonho de criança

Passava horas com aquele jogo que mamãe chamava "O maldito". Eu, na minha inocência de criança nunca compreendi que todo aquele ódio era simplesmente um ciúme exagerado, até uma inveja, da atenção que eu dedicava ao meu passatempo favorito. Mamãe era uma tola. Tanto tempo depois ia querer agradecer a quem me doou o velho jogo de tabuleiro.

Um sonho de criança

Passava horas com aquele jogo que mamãe chamava "O Maldito". Eu, na minha inocência de criança nunca compreendi que todo aquele ódio era simplesmente um ciúme exagerado, até uma inveja, da atenção que eu dedicava ao meu passatempo favorito. Mamãe era uma tola. Tanto tempo depois ia querer agradecer a quem me doou o velho jogo de tabuleiro.

Era um jogo didático até. Eu era um guerreiro e tinha que passar por vários obstáculos difíceis. Onde há didática? O jogo retratava a Grécia Antiga e os meus obstáculos eram os mesmos dos grandes heróis gregos. Aprendi muito sobre as lendas antigas desse país. Jogo delicioso. Mas o que me chamava mais atenção era o "Desafio de Ícaro". Eu sempre fiz questão de passar por ele.

Ícaro ficava numa prisão, com seu pai. Para dela escaparem, contruíam um par de asas para cada um, com cera e penas que as aves deixavam cair ali. Quando finalmente conseguiram escapar, Ícaro se encantou com o sol, e quis voar em sua direção. Pobre. Suas asas derreteram e ele caiu para a morte. Meu objetivo, nesse desafio, não era escapar da prisão, era voar. Voar sem me encantar com as maravilhas que o céu pode proporcionar...

Minha solitária adolescência me remetia, vez em quando, a essa história. E o desejo de voar em mim crescia, como uma planta enraizada e cultivada há muito. Foi quando resolvi dedicar minha vida ao desafio de Ícaro: voar para longe, fugir da minha prisão sem paredes. Mas o céu me fascinava e eu tinha medo de errar como ele.

Um pássaro representava tudo que eu podia ser. Um pássaro é mais ligeiro que essas engenhocas tolas que inventavam para andar por aí. Pra que andar, se eu poderia voar? Construiria algo jamais feito por ninguém.

Mais velho, rabisquei algumas contas num pedaço de papel. Queria tornar meu desejo real. A primeira tentativa foi extremamente frustrante, mas não desisti; queria voar a qualquer custo. Por muito tempo e muitos rabiscos tentei produzir as asas de Ícaro. Nada.

Em um momento, mudei a estratégia. Consegui construir balões em formas de charutos, como já faziam. Depois de dominar a técnica muito bem, voltei a minha idéia inicial. Asas. Sim, asas e motores de balões!

Em meses, o mundo me via lá no alto, voando na imensidão. Eles eram tão pequenininhos; o azul do céu era tão bom! Meu sonho se completava, o 14-Bis estava no ar... Tantos anos resumidos a alguns maravilhosos minutos! Perfeito!

Eu não caí no erro de Ícaro. Eles sim.

O céu tão maravilhoso inebriara as mais nojentas mentes humanas. Meu invento, feito com tanto suor, tanto carinho, agora servia para destruir gente. Era como Ícaro voando ao sol...

Mas esta já é outra história.

Embora o texto demonstre um projeto bem definido e domínio do padrão da escrita, foi anulado por não cumprir com as exigências do recorte temático. Embora o candidato tenha trabalhado o fascínio por um jogo na infância e o significado desse fascínio na vida adulta do personagem, esse jogo não é representativo de um meio de transporte, condição essencial para a construção da narrativa. Tratava-se, nesse caso, de um jogo sobre a Grécia Antiga, em que se destacava Ícaro que, construindo um par de asas, fugiu da prisão com seu pai. Embora não haja referência explícita, o candidato parece sugerir, pelas informações que disponibiliza, tratar-se de Santos Dumont que, fascinado por esse ser alado em sua infância, inventou o avião.

4.3 Proposta C

Exemplos de Redações Acima da Média

Exemplo 1

SÃO PAULO, 10 DE NOVEMBRO DE 1903

SENHOR DIRETOR - GERAL DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

• Sou proprietário de uma transportadora nacional de commodities com sede nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rio de Janeiro. Minha empresa é tradicional e bem conhecida, chegando a transportar mais de dez mil toneladas de produtos agrícolas por mês. Meu contato com as estradas ~~de~~ ~~esta~~ ~~do~~ país é grande, fazendo-me conhecer o atual estado em que elas se encontram. A grande maioria das rodovias está sem manutenção há um bom tempo, apresentando buracos, rachaduras, declives, ou não apresentando acostamento e postes policiais rodoviários. As rodovias de nosso país estão em estado lastimável.

São Paulo, 20 de novembro de 2005

Senhor diretor-geral da Agência Nacional de Transporte Terrestre

Sou coordenador de uma transportadora nacional de commodities com sede nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Rio de Janeiro. Minha empresa é tradicional e bem conhecida, chegando a transportar mais de dez mil toneladas de produtos agrícolas por mês. Meu contato com as estradas do país é grande, fazendo-me conhecer o atual estado em que essas se encontram. A grande maioria das rodovias estão sem manutenção há um bom tempo, apresentando buracos, rachaduras, declives, ou não-apresentando acostamento e postos policiais rodoviários. As rodovias de nosso país estão em estado lastimável.

Dirijo esta carta ao senhor porque sei do importante papel da ANTT frente a área de transportes. Tendo como principal objetivo a regulamentação dos transportes rodoviários e outros, creio ser o senhor a melhor pessoa a quem devo remeter a reivindicação de manutenção das rodovias e a construção de mais estradas. Espero convencê-lo de que algo deve ser feito a favor de minhas solicitações, com os argumentos que irei expor ao longo dessa carta.

Como trabalho diretamente com a produção agrícola brasileira para exportação, tenho conhecimento de quanto se produz e quanto dessa produção se perde ao longo do transporte dessa até os portos. Nada mais, nada menos que 3% de toda a safra brasileira se extravia no trajeto. Aparentemente é uma porcentagem pequena, porém, em números absolutos é uma quantidade bastante grande, já que estamos falando de uma produção anual de bilhões de toneladas. E esse desperdício não é devido, em sua maioria, às condições dos veículos transportadores ou ao mau acondicionamento da carga, mas sim às precárias condições das estradas. Buracos enormes, rachaduras gigantescas, declives, acostamentos precários ou a não presença dos mesmos e asfaltos de má qualidade são as maiores causas do atraso nos transportes e da perda de grandes quantidades de produtos.

O agronegócio corresponde a mais de 50% de toda a exportação brasileira, gerando empregos e bons rendimentos ao país. Porém, a maioria das grandes lavouras produtoras se encontram no interior do país, distantes do mercado consumidor interno e dos portos. Caso a manutenção das estradas fosse realizada regularmente, não haveria perdas tão significativas da produção no trajeto interior-costa e assim, o rendimento seria maior. Constituímos um país em desenvolvimento, cujo principal produto gerador de renda são as commodities. Não podemos nos dar ao luxo de permitir que 3% da nossa produção anual não seja vendida devido a falta de compromisso do governo em manter as estradas bem conservadas.

Sem contar, é claro, nas conseqüências que essa mesma falta de compromisso gera sobre o número de acidentes e mortes nas rodovias. Pegar o carro para sair de férias com a família ou para realizar uma viagem a trabalho, em qualquer estado brasileiro, tornou-se um grande risco. É assustador o número de acidentes comprovadamente causados pela precariedade das estradas. Só no estado de São Paulo, onde a conservação das rodovias é considerada a melhor do país, houve 35.141 acidentes automobilísticos entre janeiro e junho de 2005. Sendo que esses mesmos acidentes provocaram 18.527 vítimas, das quais, 1.175 fatais. É intolerável que milhares de pessoas morram por ano devido a má-conservação das estradas brasileiras, problema esse que poderia ser facilmente solucionado caso o governo investisse atenção e dinheiro nas rodovias.

Com tudo isso, é evidente que algo precisa ser feito frente a atual situação rodoviária do Brasil. São necessários maiores investimentos na manutenção das estradas e na construção de mais rodovias por parte do governo. Espero que o senhor torne-se meu aliado a favor de melhores condições de transporte rodoviário, exigindo que o governo tome providências emergenciais quanto ao problema.

Atenciosamente,

R. M. C.

Esta é uma carta que se destaca pela boa interlocução construída, pela atenção dispensada às especificações do recorte temático, pelo bom uso da coletânea e pelo domínio da norma escrita.

Vale observar o cuidado do candidato em apresentar cada um dos interlocutores e em explicitar as funções da ANTT. A escolha do remetente como “coordenador de uma transportadora nacional”, “empresa tradicional e bem conhecida”, a afirmação de “ter grande contato com as estradas e conhecer seu estado atual” imprimem autoridade à discussão feita, permitindo que os argumentos se produzam numa relação de grande pertinência. Afirmar a ANTT como tendo por “principal objetivo a regulamentação dos transportes rodoviários” justifica fortemente a remissão da carta a esse órgão, como inclusive explicitado pelo remetente.

A temática da segurança nas estradas e os modos pelos quais a falta de segurança afeta os usuários são bem explorados – “perda de grande parte da produção agrícola pela precariedade da condição das estradas”, “grande número de acidentes e mortes nas estradas pela mesma precariedade”. O encadeamento dos argumentos é bastante coeso e traz uma progressão que sustenta o conjunto do texto de maneira consistente: a falta de segurança é discutida primeiramente no que diz respeito ao transporte de cargas e depois ao de passageiros, com ênfase nas perdas acarretadas nas duas situações.

O uso da coletânea pode ser observado no que diz respeito às considerações sobre a ANTT (excerto 8), sobre o agronegócio (excerto 4) e sobre os acidentes nas estradas (excerto 7), sem que se observe uma inserção postíça desses pontos.

Exemplo 2

Indaiatuba, 20 de novembro de 2005.

À Agência Nacional de Transporte Terrestre, aos cuidados do diretor-geral, senhor José Alexandre Nogueira de Resende.

Senhor diretor-geral,

Sou estudante universitário e, ~~desde (que iniciei)~~ quando iniciei (há dois anos), percorro o trajeto entre as cidades de Indaiatuba, onde resido, e Campinas, onde estudo. Nesse percurso, passo diariamente por duas rodovias muito utilizadas por carros, ônibus e caminhões, que são a rodovia Santos Dumont e a Anhanguera, ambas sob o regime de concessão.

Indaiatuba, 20 de novembro de 2005.

À Agência Nacional de Transporte Terrestre, aos cuidados do diretor-geral, senhor José Alexandre Nogueira de Resende.

Senhor diretor-geral,

Sou estudante universitário e, há dois anos, percorro o trajeto entre as cidades de Indaiatuba, onde resido, e Campinas, onde estudo. Nesse percurso, passo diariamente por duas rodovias muito utilizadas por carros, ônibus e caminhões, que são a rodovia Santos Dumont e a Anhanguera, ambas sob o regime de concessão.

Seria para mim uma imensa satisfação se eu estivesse escrevendo para a ANTT com o intuito de elogiar os resultados da parceria harmônica entre o público e o privado, razões da fusão em questão. Entretanto, ao me deparar com ambulâncias a todo momento socorrendo vítimas no pequeno trecho que utilizo e, vendo nas manchetes de jornais que esses acidentes não ocorrem somente naquele trecho, coloco-me na situação de cidadão e, portanto, pagador de tributos e pedágios e saliento nessa carta minha indignação sobre os rumos que a falta de planejamento está nos conduzindo. Digo isso com convicção porque, fora os pedágios e ambulâncias, além é claro dos asfaltos novos, não vejo segurança nessas rodovias e, como disse antes, sei que essa é uma verdade de âmbito nacional que tende a piorar quanto mais nos distanciamos da região sudeste.

Ao serem feitas as concessões à empresas privadas, havia ficado claro, inclusive em contrato assinado, que a parte de fiscalização e infra-estrutura de segurança dos moradores das regiões próximas às rodovias entrariam também na forma de investimentos e melhorias. Entretanto, o que se vê são veículos que ultrapassam os 120 km/h de forma impune, matando pessoas que, por falta de passarelas, atravessam a pista muitas vezes com crianças no colo. Isso quando a velocidade desenfreada não atinge outros veículos criando acidentes em massa com dezenas de vítimas. Certamente, o senhor conhece esses dados melhor do que ninguém e sabe da importância de se tomar medidas que efetivamente solucionem a questão da falta de fiscalização e de segurança. Acrescento também o fato da pouca participação do Departamento de Estradas e Rodagens e da Polícia Rodoviária nos serviços disponíveis atualmente. Isso porque, ao ligar tanto para o DER quanto para a Polícia Rodoviária, a resposta que tive é que, com a concessão, o contingente público deslocou-se para áreas ainda não passadas para a iniciativa privada. Liguei também para as empresas concessionárias e, para meu espanto, ouço das mesmas que, com a tarifa cobrada atualmente, tarifa essa que é a fonte de recursos das empresas, não há como impor esse efetivo fiscal e de melhorias. Não vejo radares, não vejo passarelas e não vejo fiscalizações, tanto do lado público quanto do lado privado, mas vejo acidentes com vítimas e pedágios a preços realmente abusivos.

Acredito realmente que, com a privatização em massa ocorrida no Brasil, a função de todas as agências, e isso inclui a ANTT, seja a de fiscalizar as empresas que detêm as concessões, zelando pelo bem estar dos usuários diretos e indiretos e punindo com rigor os abusos. Penso também que a ANTT não pode perder o foco da "sinergia" entre o público e o privado, fiscalizando também o mau funcionamento e o mau acompanhamento da DER e da Polícia Rodoviária nesses casos. Agradeço assim a atenção que me foi dada aguardando as melhorias que nós cidadãos merecemos.

Atenciosamente,

R. B.

Esta carta merece destaque quanto ao desenvolvimento do recorte temático, à boa interlocução construída, ao uso da coletânea e ao domínio da norma escrita. O uso da coletânea, embora mais restrito que na carta anterior, é interessante pela maneira consistente pela qual integra questões tiradas do excerto 8, que dizem respeito à ANTT e suas funções, com a parceria entre a esfera pública e a privada. Aliás, essa parceria é o eixo organizador do texto e vai sendo referida ao longo da argumentação apresentada.

O estabelecimento das imagens do remetente e do destinatário é muito bem feito, embora no que tange à ANTT essa elaboração só apareça no final da carta. A apresentação do estudante é interessante – "estudante universitário que percorre há dois anos duas rodovias que ligam Indaiatuba a Campinas" - e organiza bem o desenvolvimento dos argumentos sobre a insegurança nas estradas e a maneira pela qual "vários moradores que moram próximo às rodovias são mortos devido à falta de passarelas e à excessiva velocidade de muitos carros". É importante ressaltar, nesta carta, a afirmação que faz o remetente de ser "cidadão pagador de tributos e pedágios, indignado com a falta de planejamento para a melhoria das estradas". Com isso o candidato explicita a importância da participação da sociedade civil nas esferas de atuação do Estado. Quando fala especificamente da ANTT, o candidato o faz relacionando sua função fiscalizadora tanto no que diz respeito à esfera pública (DER e Polícia Rodoviária), quanto à esfera privada (concessionárias das estradas de rodagem).

Exemplo de Redação Abaixo da Média

São Paulo, 25 de junho de 2005

Caro Senhor,

Funcionário da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Seção de atendimento ao consumidor

Acabo de chegar de longa viagem, na qual durante meses pude percorrer diversos espaços deste nosso imenso Brasil. Após tanto tempo nas estradas, achei que seria interessante dar meu parecer sobre a situação de conservação e segurança das mesmas.

Andando por diferentes locais pude notar e que é importante um bom planejamento, aliado à sinalização e aos cuidados de manutenção.

São Paulo, 25 de junho de 2005

Caro Senhor,

Funcionário da Agência Nacional de Transportes Terrestres

Seção de atendimento ao consumidor

Acabo de chegar de longa viagem, na qual durante meses pude percorrer diversos espaços deste nosso imenso Brasil. Após tanto tempo nas estradas, achei que seria interessante dar meu parecer sobre a situação de conservação e segurança das mesmas.

Andando por diferentes locais pude notar o quanto é importante um bom planejamento, aliado à sinalização e aos cuidados de manutenção.

Uma diferença que me chamou muito atenção se refere à pintura de faixas ao longo das rodovias, principalmente quando estas são pistas simples e o acostamento mal existe (lateral sem pavimento). Nesses locais a necessidade é redobrada e costuma acontecer exatamente o oposto. Pistas duplas são sempre pintadas e o acostamento costuma estar sempre presente.

Outro fator que notei e achei de certo interesse também diz respeito às rodovias menores, estando estas em particular, geralmente associadas à região Nordeste. Gostaria de fazer elogios, pois quando passam por pequenas cidades – ou mesmo vilarejos – costumam apresentar grande número de lombadas e paralelepípedos porém, nesse caso também critico, já que na grande maioria das vezes estes aparecem na ausência de sinalização, sendo importante ressaltar que sua frequência não possibilita ignorar a necessidade de avisos ao motorista.

Acaba de me vir a cabeça outra situação que me pareceu bastante perigosa. Certas estradas apresentam curvas ou mal planejadas ou mal feitas, pois ao invés de trabalhar para que o carro permaneça na pista, ela parece querer ajudar a saída do veículo pela tangente, aumentando assim a chance de acidentes.

De todas minhas observações acho que estas são as de maior importância, visto sua maior ocorrência e periculosidade

Atenciosamente

F. da S.

Esta é uma carta que deixa muito a desejar no que diz respeito ao uso da coletânea, ao atendimento ao recorte temático e também à construção da interlocução entre remetente e destinatário.

A carta é endereçada a um “Caro Senhor, Funcionário da ANTT, Seção de atendimento ao consumidor”, o que não sustenta o endereçamento, pois a reivindicação solicitada no recorte temático não pode configurar uma reclamação de um consumidor. O endereçamento “Seção de atendimento ao usuário” estaria mais de acordo com o recorte temático, embora pouco apropriado para uma reivindicação. Quanto ao remetente, podemos caracterizá-lo como universal, já que não há nada que o diferencie de qualquer pessoa que “acaba de chegar de uma longa viagem”. Fica visível a falta de investimento do candidato em um uso produtivo da coletânea, pois nem mesmo algumas especificações sobre a ANTT ele retoma do excerto 8.

O remetente se dispõe a “dar seu parecer sobre a situação de conservação e segurança das estradas”, apenas mencionando questões que configuram problemas, mas sem qualquer discussão que mostre como os usuários são afetados e sem explorar a gravidade desses problemas: “faixas mal pintadas”, “curvas mal planejadas ou mal feitas”. O candidato, inclusive, elogia “rodovias menores do Nordeste que apresentam grande número de lombadas quando passam por pequenas cidades”, o que foge totalmente às solicitações do recorte temático. Além disso, não há nenhuma reivindicação à ANTT; as questões abordadas são relatadas como observações casuais e sem grandes conseqüências: “pude notar”, “outro fator que notei”, “acaba de me vir à cabeça”.

É uma carta muito fraca, que atende minimamente às exigências e expectativas da banca.

Exemplo de Redação Anulada

Diferentemente do que fizemos nas propostas A e B, incluímos, na proposta C, três exemplos de redações anuladas, de maneira a ilustrar os motivos de anulação mais recorrentes na correção. Nos dois primeiros exemplos, as redações foram anuladas por não cumprirem com aspectos distintos do recorte temático e no último, por não trazer evidência de uso da coletânea.

Exemplo 1

São Paulo, 20 de Novembro de 2005

Caro senhor diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Venho por intermédio desta, como cidadã e coninhenira, reclamar da alta taxa de pedágio e de alguns problemas que estão ocorrendo durante as minhas viagens.

São Paulo, 20 de novembro de 2005

Caro senhor diretor-geral da Agência Nacional de transportes terrestres (ANTT)

Venho por intermédio desta, como cidadã e caminhoneira, reclamar da alta taxa de pedágio e de alguns problemas que estão ocorrendo durante as minhas viagens.

Todo dia, senhor diretor-geral, passo pela Br-153 levando cargas e perco horas na fila parada no pedágio em que só deveriam passar caminhões e que no momento estão trafegando caminhões e carros juntos. Há também o aumento do vale-pedágio que a agência do governo, resolveram implantar, prejudicando os caminhoneiros.

Na verdade, acho que caminhão não devia pagar pedágio, pois desde 1956, quando Juscelino Kubitschek incentivou a produção de automóveis e caminhões, este meio vem se tornando um importante aspecto para a economia, já fazendo seu papel.

Voltando ao assunto, para mim ser caminhoneira não se trata de uma diversão, mas sim de necessidade, tenho filhos para sustentar, minha profissão exige cuidado, atenção e calma, mas não é isso que acontece quando vejo tudo isso acontecer.

Esse problema pode tratar-se desconhecido para o senhor, se for esse o caso fico feliz por ter alertado. Eu e meus amigos caminhoneiros, que em cada carga carregamos o futuro dos "grãos" do país, agradeceremos se o senhor regularizasse o sistema pedágio-caminhões e voltasse a discutir o preço do vale-pedágio

atenciosamente

C. Z. G.

Esta carta foi anulada porque fugiu ao recorte temático proposto pela prova. Conforme as instruções, esperava-se que o candidato selecionasse um problema relativo à segurança nas estradas, mostrando, pela sua argumentação, em que sentido esse problema afetava os usuários em geral. A carta deveria ser endereçada a uma agência reguladora de rodovias, ou seu representante, apresentando uma reivindicação. Além de caracterizar com clareza o problema, era necessário tornar explícita a reivindicação, que teria que ser coerente com o problema explicitado.

Entretanto, o candidato, além de não caracterizar um problema de segurança nas estradas, não faz uma reivindicação relativa a esse problema. Sua carta, ao contrário, reclama das longas filas e altas taxas de pedágio e solicita a regularização desse sistema para os caminhões e a discussão do vale pedágio.

Pode-se observar ainda, em sua argumentação, que o candidato não trabalhou de forma satisfatória a interlocução. Em uma interlocução bem construída são fundamentais as imagens de quem escreve e de quem recebe a carta. Neste caso, o remetente é apresentado como uma cidadã e caminhoneira que assina C.Z.G, tem filhos para criar e uma profissão que exige cuidado, atenção e calma, comprometidos pelos problemas que enfrenta nos pedágios. Se bem trabalhada juntamente com o problema de segurança, essa imagem seria interessante, na medida em que daria à remetente a autoridade para falar dos problemas que vivencia no dia a dia das estradas. Como interlocutor da correspondência, entretanto, o candidato escolheu o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestes, ANTT, sem, no entanto, compor a imagem desse interlocutor. Embora se perceba um projeto de texto, este é frágil, ficando a interlocução argumentativa prejudicada.

Embora haja evidência de uso da coletânea, observa-se uma seleção equivocada dos excertos, motivada pela fuga ao tema da proposta. O argumento principal do candidato é que caminhões não deveriam pagar pedágio porque desde o governo de Juscelino Kubitschek, em que houve um incentivo à produção de caminhões e automóveis (excerto 2), esse meio vem se tornando um aspecto importante da economia brasileira.

Exemplo 2

Santo André, 20 de Novembro de 2005.

Caríssimo!

Eu, AAO, portadora do RG xxx, venho através desta carta reivindicar os direitos que tenho como uma cidadã, e de pessoas leigas que pouco acesso tem; e a precariedade que se encontra as rodovias, ou até do meio de transporte.

Santo André, 20 de novembro de 2005.

Caríssimo!

Eu, AAO, portadora do RG xxx, venho através desta carta reivindicar os direitos que tenho como uma cidadã, e de pessoas leigas que pouco acesso tem; e a precariedade que se encontra as rodovias, ou até do meio de transporte.

Sem tirar conclusões precipitadas até o próprio comentário de Cristina Boldini, luta em favor à melhoria do transporte, por que segundo ela muitos veículos são obsoletos; "segundo o Luiz, gerente de fiscalização, os veículos são obrigados a passar por vistoria a cada seis meses." Mas quem garante a população tal segurança.

Algumas estradas, como por exemplo Bahia, está precária ao trafego de veículos pesados, não há condições suficientes de se fazer uma viagem sem causar danos ao proprietário de veículo, ou até mesmo acidentes.

Muitos acidentes registrados, é devido a falta de vistoria dos automóveis em geral e estradas; Não estou culpando apenas o governo, mas sim também a população mal informada, sendo que, o próprio governo deveria fornecer essas instruções, diminuindo assim a porcentagem de riscos que podem ocorrer nas estradas.

Portanto as rodovias bem estruturadas, veículos bem vistoriados, menos acidentes aconteceram, tendo assim o governo a se preocupar com causas mais importantes e mau resolvidas no país.

Grata pela vossa Atenção!

A. A. O.

Um outro exemplo de redação anulada por consistência temática é o desta carta, escrita por um candidato que não constrói a imagem do remetente, mas simplesmente o identifica como uma cidadã. Embora a falta dessa imagem comprometa a interlocução, não é suficiente para anular a redação. Entretanto, ao deixar de endereçar sua carta a uma agência reguladora de rodovias, ou seu representante, o candidato deixa de cumprir com uma das exigências do recorte temático, e tem sua redação anulada. Referir-se ao interlocutor como "caríssimo" até poderia se justificar se o candidato construísse um texto em que o representante da agência reguladora fosse uma pessoa de seu relacionamento – um primo, tio ou amigo, por exemplo. Nesse caso, entretanto, não seria adequado iniciar a redação com "Eu, AAO, portadora do RG, venho....", por ser formal e mais compatível com o gênero "requerimento".

Além dos inúmeros problemas de concordância e pontuação, um outro aspecto que fragiliza este texto é não ter conseguido eleger um problema de segurança e explicitar uma reivindicação. Embora o candidato mencione falta de vistoria e precariedade das estradas, não consegue argumentar no sentido de mostrar por que essas questões podem ser problemas de segurança.

Exemplo 3

Campinas, 20 de novembro de 2005.

À agência reguladora de transportes
Como uma cidadã brasileira que trabalha todos os dias tendo que enfrentar problemas comuns do cotidiano, peço o mínimo de atenção para a situação das estradas, que poderia ser um problema a menos. Nós temos, as vezes, que passar por situações preocupantes sendo que estas poderiam ser polpadas se fossem modificadas coisas que parecem ser insignificantes, mas que facilitaria a vida das pessoas que atravessam estradas diariamente.

Campinas, 20 de novembro de 2005.

À agência reguladora de transportes

Como uma cidadã brasileira que trabalha todos os dias tendo que enfrentar problemas comuns do cotidiano, peço o mínimo de atenção para a situação das estradas, que poderia ser um problema a menos. Nós temos, as vezes, que passar por situações preocupantes sendo que estas poderiam ser polpadas se fossem modificadas coisas que parecem ser insignificantes, mas que facilitaria a vida das pessoas que atravessam estradas diariamente.

Hoje em dia, o dinheiro que gastamos com impostos pode não estar sendo bem aplicado, mas outras coisas que pagamos em nosso próprio benefício, como os pedágios, por exemplo, conseguimos ver bons resultados. A maior parte das estradas estão em boas condições, mas pequenos detalhes mudam um pouco essa minha opinião. Em muitos lugares há falta de acostamento, o que faz um trânsito e um congestionamento imenso em caso de algum acidente. Além disso, não há muitos telefones nas pistas. Se é necessário fazer uso de um para uma ligação em caso de emergência, não é possível, sendo que se o veículo quebrar a noite, é perigoso ficar parado na pista. É necessário também o aumento de postos de polícia.

Contudo já apresentado, é essencial que haja mais placas para facilitar a localização, principalmente nas grandes cidades, onde o trânsito é maior e a gente se sente um pouco perdido.

Todos esses probleminhas tornam nosso dia mais cansativo e stressante. Agradeço a atenção e aguardo resultados

J. S. L.

Apesar de não apresentar um bom projeto de texto e não caracterizar bem um problema de segurança, esta carta, entretanto, foi anulada em coletânea, por não apresentar evidência de uso de nenhum dos excertos apresentados. Para cumprir minimamente essa exigência, o candidato poderia, simplesmente, ter mencionado a ANTT, agência reguladora, citada em um dos excertos. A falta de evidência de uso da coletânea nos textos dos candidatos tem sido um problema recorrente, como já observamos na introdução deste texto, e nos faz pensar que talvez os candidatos não estejam alocando o tempo necessário para a realização da prova de redação e estejam usando muito tempo na elaboração das respostas às perguntas das outras disciplinas. Uma outra hipótese é a de que não compreenderam ainda o que significa usar a coletânea e, para isso, sugerimos uma leitura mais atenta do item 2. Coletânea.

QUÍMICA

Transportes! Este o tema da primeira fase do Vestibular da Unicamp de 2006. Como se sabe, embora não seja óbvio para muitas pessoas, a influência da Química neste assunto é fundamental, não somente do ponto de vista dos combustíveis, como enfatizado nas questões abaixo, como, também, na construção de estradas, pontes, automóveis, aviões, navios, foguetes, etc. Por estar limitada a apenas duas questões, a banca de Química se ateu ao aspecto dos combustíveis, por ser este, atualmente, motivo de amplo noticiário na imprensa em geral. Essa atualidade do assunto, esperamos, dever ter contribuído para que alguns candidatos percebessem a importância desta Ciência no dia-a-dia da sociedade humana.

1. A utilização do gás natural veicular (GNV) já é uma realidade nacional no transporte de passageiros e de mercadorias, e vem crescendo cada vez mais em nosso país. Esse gás é uma mistura de hidrocarbonetos de baixa massa molecular, em que o componente majoritário é o mais leve dos alcanos. É o combustível "não renovável" que tem menor impacto ambiental. Sua combustão nos motores se processa de forma completa sendo, portanto, baixíssima a emissão de monóxido de carbono.

a) O principal constituinte do GNV é o mais simples dos hidrocarbonetos de fórmula geral C_nH_{2n+2} . Escreva o nome e desenhe a fórmula estrutural desse constituinte.

b) Nos postos de abastecimento, os veículos são comumente abastecidos até que a pressão do seu tanque atinja 220 atmosferas. Considerando que o tanque do veículo tenha uma capacidade de 100 litros, qual deveria ser o volume do tanque se essa mesma quantidade de gás fosse armazenada à pressão de uma atmosfera, e à mesma temperatura?

c) Considerando que, na combustão, o principal componente do GNV seja totalmente convertido a dióxido de carbono e água, escreva a equação química para essa reação.

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

nome da substância: metano



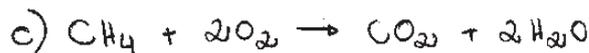
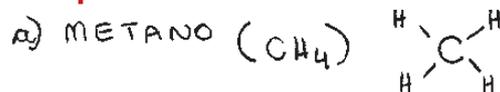
b) (1 ponto)

$$P_1 V_1 = P_2 V_2 \rightarrow 220 \times 100 = 1 \times V_2 \rightarrow V_2 = 22.000 \text{ litros; volume do tanque}$$

c) (2 pontos)



Exemplo Acima da Média



b) $P_1 V_1 = P_2 V_2$

$$220 \text{ atm} \cdot 100 \text{ l} = 1 \text{ atm} \cdot V_2$$

$$V_2 = 22.000 \text{ litros}$$

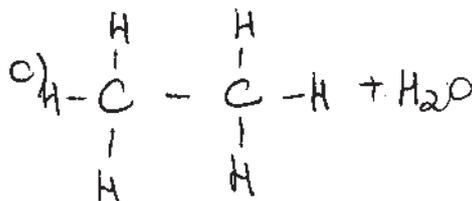
R: O volume do tanque deveria ser de 22.000 l.

Exemplo Abaixo da Média

a) fórmula geral $C_n H_{2n+2}$



b) 50 litros



Comentários

Essa questão pode ser considerada fácil, já que a nota média foi de 2,8 em cinco pontos possíveis. Os três itens perguntados envolvem diferentes assuntos, todos de conhecimento fundamental de Química. Muitos candidatos não souberam dar o nome da substância no item **a**, e apresentaram, também, dificuldade em fazer o balanceamento da equação de combustão no item **c**. No item **b**, optou-se por atribuir-lhe apenas um ponto já que se trata de um exercício de aplicação direta de fórmula.

2. O biodiesel é um combustível alternativo que pode ser produzido a partir de óleos vegetais, novos ou usados, ou gorduras animais, através de um processo químico conhecido como transesterificação ou alcoólise. Nesse processo, moléculas de álcool substituem a do glicerol (glicerina) no éster de partida (óleo ou gordura), liberando essa molécula. A massa reacional final é constituída de duas fases líquidas imiscíveis. A fase mais densa é composta de glicerina bruta, impregnada com excessos utilizados de álcool, água e impurezas, e a menos densa é uma mistura de ésteres metílicos ou etílicos, conforme a natureza do álcool utilizado na reação de transesterificação.

a) De acordo com as informações do texto, após o processo de transesterificação, qual fase interessa na obtenção do biodiesel, a inferior ou a superior? Justifique.

b) O biodiesel não contém enxofre em sua composição. Com base nessa informação, pode-se afirmar que "A combustão do biodiesel apresenta vantagens em relação à do diesel do petróleo, no que diz respeito ao fenômeno da chuva ácida"? Justifique sua resposta.

c) O Brasil consome anualmente cerca de 36 bilhões de litros de óleo diesel, sendo 10% importados já refinados, enquanto a produção de óleos vegetais é de 3,6 bilhões de litros, aproximadamente. Se desse óleo vegetal restassem 50% como resíduo e esse resíduo fosse transformado em biodiesel, em quantos por cento seria diminuída a importação de óleo diesel já refinado? Considere que o volume de biodiesel produzido seja igual ao do material de partida. Mostre os cálculos.

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

A superior, pois é a menos densa e contém os ésteres de interesse.

b) (2 pontos)

Sim, uma vez que, não havendo enxofre no biodiesel, não se formará SO_x na combustão e, portanto, não haverá formação de H_2SO_4 na atmosfera, um dos principais responsáveis pela chuva ácida.

Comentários

Essa questão mostrou-se mais difícil, o que ficou evidente não só pela nota média, 1,7 pontos em cinco possíveis, mas, também, pela qualidade das respostas observadas na correção. No item **a**, é importante observar que há dois quesitos importantes: o candidato deveria sinalizar que a substância de interesse estava na fase menos densa e que essa era a superior. O objetivo do item era duplo, já que o candidato deveria evidenciar que sabia o conceito de densidade. Quanto ao item **b**, ressalte-se que o candidato deveria associar a presença de enxofre no diesel do petróleo com a formação de gases derivados da oxidação desse enxofre. Aqui, os maiores problemas surgiram na forma de expressão dos candidatos quanto à formação da chuva ácida. No item **c**, a confusão maior veio do fato de alguns candidatos não responderem ao que era pedido. Novamente, a maior fonte de erros veio da dificuldade de entender a pergunta formulada. Esse item era claro quando se referia à redução percentual de óleo diesel importado; o que muitos candidatos não conseguiram perceber.

BIOLOGIA

O tema geral da primeira fase permitiu a integração de forma bastante adequada e consistente das questões de biologia com as demais, adotando-se uma abordagem ampla na qual se procurou relacionar aspectos e influência dos meios de transporte na introdução de espécies exóticas (questão 3) e no aumento do efeito estufa, indiretamente medido pelo CO₂ atmosférico e aquecimento global (questão 4). Na primeira questão, procurou-se, ainda, integrar os aspectos ecológicos da introdução de espécies com o conhecimento básico sobre a morfologia dos moluscos bivalves, seu funcionamento e relações com problemas sanitários. Portanto, a questão interligava vários pontos do conhecimento biológico. A segunda questão, além de solicitar a avaliação sobre influência direta e indireta do efeito estufa sobre os seres vivos, foi escolhida também pelo fato do tema ter sido discutido amplamente na mídia. Observa-se que a primeira questão apresentou maiores dificuldades de resposta para os candidatos que a segunda. Comparando as questões de biologia com o conjunto de questões das outras disciplinas, pode-se dizer que apresentaram dificuldade considerada média e facilidade moderada para os candidatos. A média geral das questões de biologia coincidiu com a mediana. Na questão 3, a nota média dos candidatos foi de 1,8, enquanto na questão 4 a média foi de 2,9.

3. Os navios são considerados introdutores potenciais de espécies exóticas através da água de lastro (utilizada nos tanques para dar aos navios estabilidade quando vazios). Essa água pode conter organismos de diversos grupos taxonômicos. Com certa frequência lêem-se informações relacionadas a essas introduções:

I. O mexilhão dourado (*Limnoperna fortunei*), um bivalve de água doce originário do sul da Ásia, chegou ao Brasil em 1998 e já infestou rios, lagos e reservatórios da Região Sul e do Pantanal. Além de causar problemas ecológicos, esse invasor ameaça o setor elétrico brasileiro, a agricultura irrigada, a pesca e o abastecimento de água devido à sua capacidade de se incrustar em qualquer superfície submersa. (Adaptado de Evanildo da Silveira, "Molusco chinês ameaça ambiente e produção no Brasil". <http://www.estadao.com.br/ciencia/noticias/2004/mar/18/75.htm>)

II. As autoridades sanitárias acreditam que o vibrião colérico, originário da Indonésia, chegou ao Peru através de navios e de lá se espalhou pela América Latina. (Adaptado de Ilidia A.G.M.Juras, "Problemas causados pela água de lastro". Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, 2003.)

a) Além de problemas como os citados acima, a introdução de espécies oferece risco de extinção de espécies nativas. Explique por quê.

b) Indique uma característica que diferencie os moluscos bivalves das demais classes de moluscos. Indique uma outra característica que permita incluir os bivalves no filo Mollusca.

c) Nas áreas de risco de contaminação por vibrião colérico, as autoridades sanitárias recomendam não ingerir mexilhões e ostras crus. Essa recomendação baseia-se no modo como esses moluscos obtêm alimento. Explique.

Resposta Esperada

a) (2 ponto)

A introdução de espécies oferece risco de extinção de espécies nativas porque a espécie exótica apresenta vantagens competitivas sobre as espécies nativas em relação ao espaço e/ou alimento; pelo fato de não ter predadores, além de ser predador de espécies nativas e potencial transmissor de novas doenças.

b) (2 pontos)

Para indicar as características solicitadas, os candidatos poderiam escolher, por exemplo, dentre algumas das listadas abaixo:

Bivalves

Concha com duas valvas
Cabeça rudimentar
Pé em cunha ou machado
Rádula ausente

Características comuns aos Mollusca

Corpo dividido em cabeça, pé e massa visceral
Presença do manto
Concha
Corpo mole (sem segmentação aparente)

c) (1 ponto)

Nas áreas de risco, não se deve comer mexilhões e ostras crus porque esses animais são filtradores, isto é, retiram para seu alimento as partículas em suspensão na água que circula pela cavidade do manto. Se essa água contiver o vibrião, ele poderá ficar retido no molusco que, ao ser ingerido, causa a doença.

Exemplo Acima da Média

A. A introdução de espécies oferece risco de extinção de espécies nativas uma vez que, estas ficam susceptíveis a participarem da cadeia alimentar dos primeiros e não havendo predadores naturais para os indivíduos introduzidos haverá um desequilíbrio ecológico.

b. Os moluscos bivalves apresentam uma concha composta por 2 valvas (partes) e são organismos filtradores.
Uma característica que permite incluir os bivalves no filo Mollusca, é o corpo mole, apresentando a massa visceral recoberta pela concha.

c. Os mexilhões e ostras (bivalve) alimentam-se filtrando a água, assim caso haja vibriões coléricos nestas, estes moluscos vão retê-los em seu interior, dessa forma, a ingestão de mexilhões e ostras de áreas contaminadas, ocasionará a disseminação da doença.

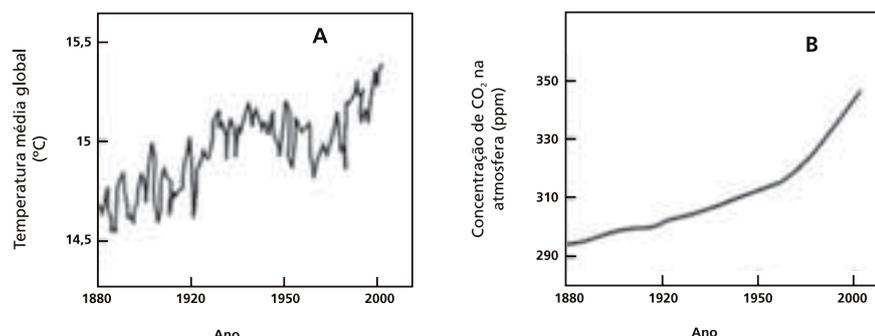
Exemplo Abaixo da Média

- a) Porque, essas espécies introduzidas alteram o ambiente em que vivem as nativas, provocando ~~alterações~~ mudanças na cadeia alimentar e nos ciclos de vida dessas espécies prejudicadas.
- b) A característica que diferencia os bivalves dos demais moluscos é que eles possuem concha. A característica que permite incluí-lo no filo mollusca é o fato de possuírem massa visceral.
- c) Os moluscos obtêm alimento de locais similares (os terrestres) e em ambientes marinhos se alimentam de vegetais ou animais de pequeno porte ou mesmo que eles mesmos, que podem estar parasitados com o mesmo do coeloma.

Comentários

Os moluscos constituem um dos filos mais estudados no ensino médio; são animais que apresentam formas diferentes e ocupam ambientes marinhos de água doce e terrestres. Além disso, esse grupo zoológico está sempre em evidência na mídia em virtude de problemas ambientais provocados pela introdução de espécies exóticas, como o caramujo africano (que infesta ambientes terrestres causando destruição de amplas áreas vegetadas, além de doenças) e o mexilhão dourado (pelos danos causados em instalações hidroelétricas). Apesar da ampla divulgação e dos moluscos constituírem um grupo de animais muito estudados, observaram-se várias incorreções nas resoluções. Os erros mais comuns estiveram relacionados ao desconhecimento de termos que faziam parte do enunciado como, por exemplo, o significado de "grupo taxonômico", especialmente no item **a**. Além disso, nesse item, muitas foram as respostas vagas e imprecisas que não permitiram avaliar o conhecimento dos candidatos sobre o solicitado, respondendo com frases como "atrapalha o equilíbrio ecológico", "influi na cadeia alimentar" entre outras. No item **b** os principais erros estiveram relacionados com as características solicitadas. Os candidatos confundiram as valvas dos moluscos com "válvulas cardíacas", respondendo que os moluscos bivalves apresentavam duas válvulas no coração, exoesqueleto quitinoso, falta de ossos e cartilagem, coluna vertebral, entre outras imprecisões. Contudo, foi no item **c** que os candidatos mostraram maior desconhecimento com as respostas mais variadas. A nota média foi de 1,8.

4. O aquecimento global é assunto polêmico e tem sido associado à intensificação do efeito estufa. Diversos pesquisadores relacionam a intensificação desse efeito a várias atividades humanas, entre elas a queima de combustíveis fósseis pelos meios de transporte nos grandes centros urbanos.



Figuras adaptadas de Karen Arms & Pamela S. Camp, *Biology*, Saunders College Publishing, 1995, p. 1108.

- a) Explique que relação existe entre as figuras **A** e **B** e como elas estariam relacionadas com a intensificação do efeito estufa.
- b) Por que a intensificação do efeito estufa é considerada prejudicial para a Terra?
- c) Indique uma outra atividade humana que também pode contribuir para a intensificação do efeito estufa. Justifique.

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

Ocorre uma relação direta entre o aumento do CO_2 (Figura B) e o aumento da temperatura (Figura A). O aumento da produção do CO_2 leva ao aumento da temperatura em virtude de maior retenção da radiação infravermelha refletida na superfície da Terra.

b) (1 ponto)

A intensificação do efeito estufa será prejudicial para a Terra porque o aumento da temperatura provocará alterações climáticas que levarão a vários efeitos, como o degelo nas calotas polares com consequência na elevação do nível dos oceanos e na alteração da temperatura das águas. Dessa forma, as espécies presentes nos oceanos e as populações litorâneas ficarão ameaçadas.

c) (2 pontos)

Entre outras atividades humanas relacionadas com a intensificação do efeito estufa, os candidatos poderiam escolher uma dentre as relacionadas a seguir:

- Desmatamento (porque diminui a retirada de CO_2 da atmosfera pelas plantas);
- Queimadas (diminui a retirada de CO_2 e aumenta a eliminação pela queima);
- Aumento dos rebanhos (pela maior eliminação de metano resultante da fermentação dos alimentos);
- Eliminação das algas nos oceanos pela poluição (responsáveis pela utilização do CO_2 atmosférico e produção de O_2);
- Atividade industrial (utilização de combustíveis fósseis levando à produção de CO_2).

Exemplo Acima da Média

a) O aumento da concentração de CO_2 (B) é o responsável pela intensificação do efeito estufa. A massa de gás carbônico impede a saída de parte dos raios solares infravermelhos da atmosfera, causando o aumento da temperatura média global (A).

b) A intensificação do efeito estufa causa o aquecimento global, que é responsável pelo derretimento das calotas polares e do aumento do nível dos oceanos, que pode causar inundação de cidades costeiras.

c) Emissão de gases poluentes pelas indústrias, pois aumenta a concentração de CO_2 na atmosfera.

Exemplo Abaixo da Média

a) Quanto maior é o nível de CO_2 e o aumento de CO_2 na atmosfera maior é o calor no mundo de superfície, e o efeito estufa é causado por esse aquecimento.

b) Por que o nível médio do "efeito estufa" da água e a temperatura e muda o nível de água e assim aumento de calor e diminui a água, e pode aumentar o caso.

c) Este termo que possui a camada do ozônio é chamado de camada de ozônio, e é chamado de camada de ozônio porque é formado por um gás chamado ozônio, que é formado por três átomos de oxigênio ligados entre si.

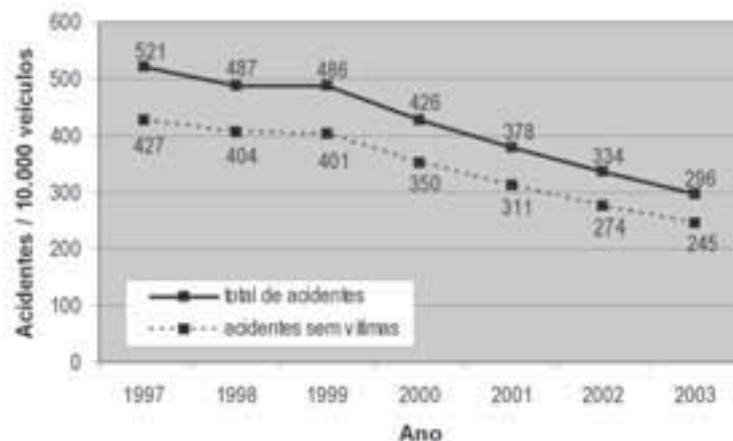
Comentários

Esta questão pode ser considerada mais fácil para os candidatos em comparação com a questão 3. Este fato pode ser atribuído à divulgação, pelos meios de comunicação, do grande número e a intensidade das perturbações ambientais que ocorreram em 2005, como ciclones e tufões, o aquecimento global e suas possíveis causas e influências. Contudo, mesmo nas respostas de um tema tão conhecido e divulgado, notaram-se confusões entre "efeito estufa", "inversão térmica" e principalmente com o "buraco na camada de ozônio", sendo que muitos candidatos não conseguiram separar os efeitos e causas destes eventos. No item **a** era solicitada a correlação entre dois gráficos e muitos não fizeram uma boa interpretação. No item **b** os candidatos muitas vezes incluíram, entre os possíveis efeitos da intensificação do efeito estufa, a formação de tsunamis, maremotos, chuva ácida, câncer de pele, entre outros. No item **c** muitos responderam que "queimadas" e "desmatamentos" seriam outros eventos que poderiam intensificar o efeito estufa, mas muitas vezes a explicação era desconhecida ou confusa. A nota média foi de 2,9.

MATEMÁTICA

As questões de matemática da primeira fase tentaram explorar de forma diferente o tema da prova, o transporte. Na questão 5, dados reais de Campinas deviam ser usados na análise do número de acidentes de trânsito na cidade nos últimos anos. A questão 6 pedia ao candidato que comparasse alternativas diferentes para o transporte de grãos. Em ambos os casos, os problemas eram simples e a compreensão do texto era a chave para a obtenção da solução. Os conhecimentos de matemática exigidos incluíram o cálculo de porcentagens, a análise atenta de gráficos, a definição de funções lineares e o correto uso de desigualdades.

5. O gráfico abaixo mostra o total de acidentes de trânsito na cidade de Campinas e o total de acidentes sem vítimas, por 10.000 veículos, no período entre 1997 e 2003. Sabe-se que a frota da cidade de Campinas era composta por 500.000 veículos em 2003 e era 4% menor em 2002.



- Calcule o número total de acidentes de trânsito ocorridos em Campinas em 2003.
- Calcule o número de acidentes **com vítimas** ocorridos em Campinas em 2002.

Comentários

Essa questão, que envolvia a compreensão de um gráfico simples e o trabalho com porcentagens, foi resolvida, total ou parcialmente, pela maioria dos candidatos. Ainda assim, muitas pessoas não leram atentamente as informações fornecidas no gráfico. Outros tiveram dificuldade em fazer contas com números grandes ou cometeram algum erro ao interpretar o que significava um valor 4% menor que outro.

6. Uma empresa possui 500 toneladas de grãos em seu armazém e precisa transportá-las ao porto de Santos, que fica a 300 km de distância. O transporte pode ser feito por caminhões ou por trem. Para cada caminhão utilizado paga-se R\$ 125,00 de custo fixo, além de R\$ 0,50 por quilômetro rodado. Cada caminhão tem capacidade para transportar 20 toneladas de grãos. Para cada tonelada transportada por trem paga-se R\$ 8,00 de custo fixo, além de R\$ 0,015 por quilômetro rodado. Com base nesses dados, pergunta-se:

- Qual o custo de transporte das 500 toneladas de grãos por caminhões e por trem?
- Para as mesmas 500 toneladas de grãos, qual a distância mínima do armazém ao porto de Santos para que o transporte por trem seja mais vantajoso que o transporte por caminhões?

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

Para transportar 500 toneladas, são necessários $500/20 = 25$ caminhões. Assim, o custo de transporte dos grãos por caminhões é igual a $25 \times 125 + 0,5 \times 300 \times 25 = 3.125 + 3750 = 6875$ reais.

Para transportar os grãos por trem, gasta-se $8 \times 500 + 0,015 \times 500 \times 300 = 4000 + 2250 = 6250$ reais.

Resposta: O transporte por caminhões custa R\$6875 e o transporte por trem custa R\$6250.

b) (3 pontos)

Se y é a distância entre o porto de Santos e o armazém, então a função que representa o custo de transporte por caminhões é $C(y) = 3125 + 12,5y$.

Já o custo do transporte por trem é dado por $T(y) = 4000 + 7,5y$.

Assim, para que o transporte por trem seja mais vantajoso, devemos ter $T(y) < C(y)$, ou seja, $4000 + 7,5y < 3125 + 12,5y$. Logo, $5y > 875$, ou $y > 175$.

Resposta: O transporte por trem é mais vantajoso para distâncias maiores que 175 km.

Exemplo Acima da Média

a) número de caminhões: $n_c = \frac{500}{20} \Rightarrow n_c = 25$

preço por caminhão: $P_c = 125 + 0,5 \cdot 300 = 275$ reais

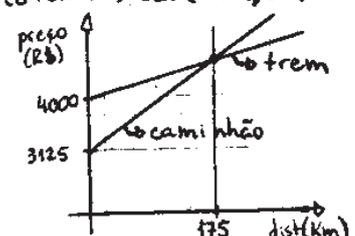
preço total (caminhões): $P_{tc} = n_c \cdot P_c \Rightarrow P_{tc} = 25 \cdot 275 \Rightarrow P_{tc} = 6875$ reais

preço do transporte (trem): $P_t = 500 \cdot (8 + 300 \cdot 0,015) \Rightarrow P_t = 6250$ reais

Resposta: Por caminhões: R\$6875,00. Por trem: R\$6250 reais

b) Para distância x temos que: $P_c = 25(125 + 0,5x)$, onde P_c é o preço do transporte por caminhão, e $P_t = 500 \cdot (8 + 0,015x)$, onde P_t é o preço do transporte por trem. Queremos que $P_t < P_c \Rightarrow 500(8 + 0,015x) < 25(125 + 0,5x) \Rightarrow x > 175$ Km

Resposta: A distância mínima para que o transporte por trem seja mais vantajoso é de 175 Km.



Exemplo Abaixo da Média

a) • Custo de transporte por caminhão:

1 caminhão — 20 ton, serão necessários 25 caminhões para o transporte.
 $\pi \geq 500 \text{ ton}$

1 km rodado — R\$ 0,50, o custo nos 800 km será de R\$ 150,00.
 $300 \text{ km} \xrightarrow{x} y$

1 caminhão — R\$ 125,00 custo fixo, $x = R\$ 3.125,00$
 $25 \text{ } \xrightarrow{x} z$

∴ Custo total será de: R\$ 150,00 + R\$ 3.125,00 = **R\$ 3.275,00.**

• Custo de transporte por trem:

1 ton transp. — R\$ 8,00 fixo, $\pi = R\$ 4000,00$.
 $500 \text{ ton} \xrightarrow{x} \pi$

1 km rodado — R\$ 0,15, $y = R\$ 4,50$. ⇒ Custo total será de:
 $300 \text{ km} \xrightarrow{x} y$ $R\$ 4000,00 + R\$ 4,50 =$
R\$ 4004,50.

b) A diferença de custo por caminhão e por trem é de R\$ 1.225 ÷ R\$ 0,15 dá uma quilometragem mínima de 8133 km.

Comentários

Essa questão exigia a definição de duas funções lineares que representavam o custo do transporte por caminhões e por trem. De posse dessas funções, era preciso compará-las para determinar em que casos o transporte por trem era mais vantajoso. Como a formulação de modelos matemáticos ainda é pouco explorada no ensino médio, muitos candidatos tiveram dificuldade em obter as funções corretas. Além disso, os erros de conta com números fracionários foram muito comuns. Por conta disso, muitos candidatos chegaram a valores absurdos para os custos de transporte e para a distância a partir da qual vale a pena adotar os trens.

GEOGRAFIA

O tema geral da prova da primeira fase do vestibular 2006 da Unicamp foi Transportes. Seguindo esta orientação, a banca de geografia procurou realizar uma prova que exigisse do candidato conceitos básicos da ciência geográfica e sua relação com as demais ciências humanas e sociais. Foi neste sentido que a banca de geografia procurou elaborar uma prova com caráter interdisciplinar, em que procuramos um diálogo mais profundo com a História, de tal modo que o candidato pudesse exercitar o seu conhecimento de Geografia, sem no entanto perder a perspectiva histórica e como a mesma pode auxiliar no processo de entendimento sobre a distribuição geográfica dos objetos/infra-estrutura ou mesmo como a ausência ou carência destes objetos pode acarretar problemas de inserção das nações no processo atual de globalização.

7. Começa a tomar forma, 45 anos depois de ter sido proposta, uma versão moderna da Rota da Seda, que, na Antiguidade, ligava a Ásia à Europa. Trata-se de uma rede de rodovias e rotas de *ferry-boat* (balsas) que tem 140 mil quilômetros e irá ligar os dois continentes outra vez. (...) Proposto inicialmente em 1959, mas adiado por décadas (...), o projeto foi recentemente ratificado, em princípio, por 32 países da Europa e da Ásia. O plano rodoviário faz parte de um projeto amplo para melhorar todas as vias de transporte existentes na região, alcançando padrões internacionais. (Adaptado de Elaine Kurtenbach, "Asiáticos planejam nova Rota da Seda", *Folha de S. Paulo*, 27/04/2004, p. A16.)

a) Que circunstância política internacional foi responsável pelo adiamento do projeto?

- b) A construção de tal sistema viário ajudaria a reduzir o isolamento geográfico de muitos países asiáticos. Cite dois fatores que determinam esse isolamento.
- c) Por que países como o Japão, China e Coréia do Sul, principais economias asiáticas, podem se beneficiar com a implantação desse sistema viário?

Resposta Esperada

a) (1 ponto)

A circunstância responsável pelo adiamento do projeto foi o contexto da Guerra Fria, quando houve a bipolarização do poder planetário entre os EUA, capitalista, e a ex-URSS, socialista, que comandavam direta ou indiretamente diversos Estados abrigados sob suas áreas de influência, em uma disputa pela hegemonia mundial.

b) (2 pontos)

Fatores que determinam esse isolamento são: a) a constituição física do espaço euroasiático – com grandes desertos, elevadas cadeias montanhosas, grandes distâncias a serem percorridas e ausência de saída oceânica para alguns países – dificultando uma maior integração; b) a rede de transportes atual, rarefeita, e c) diferenças culturais que podem ser um entrave às práticas mercantis.

c) (2 pontos)

A implantação de uma rede de transporte mais efetiva permitiria o acesso das economias desses países ao forte mercado consumidor europeu e permitiria um melhor aproveitamento das potencialidades do grande mercado asiático a ser explorado. Permitiria também um melhor acesso a diversas fontes de matérias-primas, importantes nos processos produtivos.

Exemplo Acima da Média

a) Em 1959 o mundo estava em plena Guerra Fria, a Europa Ocidental que tentou se recuperar da II Guerra Mundial optou pelo capitalismo, enquanto gigantes da Ásia com a China e a Rússia (que em parte está no continente Asiático e outra parte no Europeu) estavam sob o regime socialista.

b) Muitos países asiáticos não tem saída para o mar e fica muito difícil fazer transações comerciais com outros países, com essa rede de Rodovias esses países ganham mais mercados do lado europeu já que não tem dinheiro para construir sozinho tais projetos. Outro fator é o relevo que em muitas partes é montanhoso na divisa dos continentes.

c) Porque evidentemente estarão ampliando seus mercados e por estarem ~~so~~ mais isolados geograficamente os transportes viários eram mais e marítimos, no entanto essas rodovias representam uma redução de custo e tempo para esses países.

Exemplo Abaixo da Média

A) Com o adiantamento do projeto os meios de locomoção ficaria mais fácil tanto para um país quanto para o outro. É com isso fazer com que outros países se interessem pelo projeto e eles consigam ganhar lucros com esse novo negócio.

C) Porque ficaria mais fácil a locomoção das pessoas de um país para outro e mais rápido também.

Os acidentes causados por transportes que são ocupados por estudantes crescem mais devido a falta de consideração dos próprios donos dos transportes. A falta de respeito é grande por tais transportes serem grande e poderem transportar um número grande de pessoas. Acham que todo o risco se deve ao que estava em estado de alerta. Esquecem que a maioria dos acidentes são provocados por veículos pequenos que acaba implicando também para os outros veículos.

Comentários

Esta questão procurou focalizar o sudoeste asiático, com destaque para a "nova rota da seda". Sabe-se que esta porção geográfica do globo terrestre apresenta uma forte disparidade de desenvolvimento econômico e social e que ao longo da história foi palco de inúmeras incursões de vários povos vindos de outros continentes. O que foi exigido nesta prova foi um bom conhecimento de história, particularmente conhecimento sobre a Guerra Fria e seu impacto geográfico no mundo e, de outro lado, um conhecimento geográfico clássico, como a questão da localização de alguns países do sudoeste asiático, que não possuem saída para o mar, e a cadeia dos Himalaias que, se não contribui totalmente para o isolamento dos países, ao menos dificulta o processo de integração física entre os mesmos. O item c é mais atual, ou seja, exigia-se do aluno um mínimo de informações sobre o processo de globalização e como países como o Japão, a China e a Coreia do Sul, fortes competidores e com forte concentração de capital podem utilizar-se beneficentemente desta "nova rota da seda" e aumentarem o seu poder de polarização geográfica.

8. "As estradas de ferro brasileiras nunca constituíram uma rede nacional. Mesmo durante seu tempo de (modesto) esplendor, resumiam-se a uma coleção de linhas de exportação de minerais e produtos agrícolas, que raramente tomavam a forma de uma rede regional, exceto, parcialmente, no Nordeste ou no Estado de São Paulo." (Théry Hervé e Neli Aparecida de Mello, *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial, 2005, p. 204 e 205.)



- Por que a malha ferroviária no Brasil nunca constituiu uma rede nacional?
- Há propostas recentes de retomada da construção de ferrovias, como se pode observar no mapa ao lado. Que razões explicariam essa retomada?
- Cite uma razão para o adensamento da rede ferroviária no Estado de São Paulo.

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

Dentre os diversos fatores, podem ser considerados: a diferença existente entre as bitolas instaladas, impossibilitando interconexões; a baixa densidade do sistema ferroviário brasileiro; a existência de uma malha idealizada para privilegiar a exportação, cuja produção esteve concentrada, na maior parte da história do país, primordialmente mais próxima da costa atlântica; o baixo investimento no setor, que foi se tornando obsoleto.

b) (2 pontos)

A retomada da construção de ferrovias pode ser compreendida pelo avanço da fronteira agrícola para o Centro Oeste e Amazônia, região considerada como um "celeiro", com produção de *commodities* (grãos, carnes) principalmente para exportação. Uma outra razão é o fato do transporte ferroviário ser reconhecidamente mais barato do que o rodoviário, o que ajudaria a melhorar o preço dos produtos brasileiros nos mercados internacionais. Também deve ser considerado que, com o processo de privatização do transporte ferroviário, tem havido um reforço do interesse do setor privado na instalação de novos ramais. Além do que, constitui-se como uma alternativa na redução do consumo de petróleo.

c) (1 ponto)

Esse adensamento deve-se primordialmente a uma herança do período cafeeiro, com diversos ramais interligando zonas produtoras do interior do estado com os portos para escoamento.

Exemplo Acima da Média

a) Porque ela foi implantada no Brasil com o objetivo básico de escoar a produção dos produtos mais importantes em direção aos portos que iam direto para exportação. Mais tarde mais ferrovias não foram implantadas devido a forte influência Nort Americana em nosso país, que com o intuito de vender automóveis não obriçou a construir uma grande rede de rodovias.

b) Principalmente a redução de custos já que a manutenção de rodovias é muito cara, e também para agilizar no escoamento da produção brasileira.

c) Na época do ciclo do café as ferrovias foram muito importantes no transporte do produto da cidade de São Paulo até o Porto de Santos.

Exemplo Abaixo da Média

A) Porque não conseguiríamos atingir o ponto de lucros especificado pelos fatores nos dias de hoje. Talvez naquele tempo os outros países também não tiveram condições para adotar tal projeto especificado pelos brasileiros.

B) nos dias de hoje novos meios de transporte está medidamente avançado, com essa nova retomada ficaria mais inteligente a forma de se locomover com praticidade.

C) Um estado bastante populoso com meios de transporte ocasionais enormes, mais um seria apenas para se alojarem pessoas que vem de outros estados a procura de algo melhor. Faria com que a cidade e o Estado de São Paulo fosse cada vez mais marginalizado e anulado por pessoas atrás de negócios e projetos.

Mesmo com a evolução de meios de transportes, os mesmos problemas existentes em outros países em épocas passadas continuam. muitas criações foram criadas para tomar conta desse tipo de problema, mas alguns meios não tiveram sucesso. a criação de novos meios de transporte trouxe seu lado positivo a população e o seu lado negativo também, mas não implicou em quase nada, pois a cada dia que passa, a evolução se torna maior e só ajuda na forma de locomoção dos povos.

Comentários

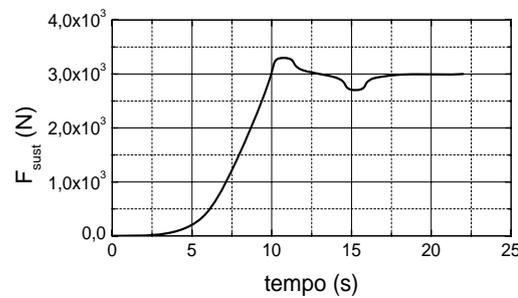
Esta questão tratou basicamente de geografia do Brasil. O tema é clássico, muito discutido em livros de geografia e história e extremamente conhecido quando se estuda geografia do Estado de São Paulo. A exemplo da questão anterior, esta também é uma questão interdisciplinar e manteve um forte diálogo com a história do Brasil. A questão tratava da malha ferroviária e a razão pela qual a mesma não se constitui uma rede, fato que está associado ao próprio processo de exploração do território brasileiro desde a sua colonização, passando pelo império e pela república. O item **b** tratou de um tema mais atual, que diz respeito à redução de custos propiciada pelo transporte ferroviário, fator muito importante na atual fase de inserção do Brasil na globalização e na sua integração com outros países da América do Sul. O item **c** é tradicional quando se estuda a questão da economia cafeeira, particularmente no Estado de São Paulo e a política dos empresários na construção das ferrovias para o transporte do café e de outros produtos para a exportação e abastecimento da cidade de São Paulo.

FÍSICA

Seguindo seu formato tradicional, as questões de Física tiveram como objetivo avaliar a capacidade do candidato de interpretar gráficos e fazer uso de equações fornecidas dentro de um contexto mais abrangente que o conteúdo estrito do Ensino Médio. Na primeira fase, a capacidade de raciocínio diante de um problema proposto, através do uso adequado de relações matemáticas fornecidas, bem como da leitura correta de gráficos e tabelas, é tão valorizado quanto o conhecimento de conceitos básicos de Física do Ensino Médio. Nas duas questões pode-se ver que ambos os aspectos são explorados.

9. O avião estabeleceu um novo paradigma nos meios de transporte. Em 1906, Alberto Santos-Dumont realizou em Paris um vôo histórico com o 14 Bis. A massa desse avião, incluindo o piloto, era de 300 kg, e a área total das duas asas era de aproximadamente 50 m².

A força de sustentação de um avião, dirigida verticalmente de baixo para cima, resulta da diferença de pressão entre a parte inferior e a parte superior das asas. O gráfico representa, de forma simplificada, o módulo da força de sustentação aplicada ao 14 Bis em função do tempo, durante a parte inicial do vôo.



- a) Em que instante a aeronave decola, ou seja, perde contato com o chão?
b) Qual é a diferença de pressão entre a parte inferior e a parte superior das asas, $\Delta P = P_{\text{inf}} - P_{\text{sup}}$, no instante $t = 20$ s?

Resposta Esperada

a) (3 pontos)

Para a decolagem, a força de sustentação deve igualar-se ao peso:

$$F_{\text{sust}} = mg = 300\text{kg} \times 10 \frac{\text{m}}{\text{s}^2} = 3,0 \times 10^3 \text{ N}$$

Do gráfico conclui-se que a decolagem ocorre para $t = 10$ s.

b) (2 pontos)

$$F_{\text{sust}} = \Delta P \times \text{Área}$$

$$\Delta P = \frac{F_{\text{sust}}}{\text{Área}}$$

Em $t = 20$ s a força de sustentação vale $3,0 \times 10^3$ N. Então:

$$\Delta P = \frac{3,0 \times 10^3 \text{ N}}{50 \text{ m}^2} = 60 \frac{\text{N}}{\text{m}^2} = 60 \text{ Pa}$$

Exemplo Acima da Média

a) Para que o avião decolasse, é necessário que a força de sustentação seja maior que o peso.

$$P = m \cdot g = 10 \cdot 300 = 3000 \text{ N}$$

Segundo o gráfico, isto ocorre no tempo 10 s

b) Temos que $P = \frac{F}{A}$, então:

$$P_{\text{inf}} = \frac{3000}{50} = 60 \text{ Pa}$$

$$\Delta P = P_{\text{inf}} - P_{\text{sup}} = 60 - 60 = 0$$

$$P_{\text{sup}} = \frac{3000}{50} = 60 \text{ Pa}$$

Exemplo Abaixo da Média

a) Aproximadamente $t = 3 \text{ s}$

b)

$$\Delta p = \frac{F_{\text{rust}}}{A} \quad \Delta p = \frac{3 \cdot 10^3}{50} \quad \Delta p = \frac{3000}{50} \quad \Delta p = 60 \text{ N/m}$$

Comentários

Sendo o tema geral do Vestibular os "Meios de transporte", a Questão 9 explora o centenário de um dos vôos feitos por Santos-Dumont com o 14 Bis. A questão é fortemente baseada em aspectos conceituais de Física, e dispensa o uso de fórmulas complicadas. Tudo o que o candidato precisa saber no item **a** é "qual a condição para que a aeronave seja acelerada verticalmente?", além de calcular o peso da aeronave a partir da sua massa.

No exemplo acima da média pode-se notar que o vestibulando explicitou o raciocínio e o cálculo necessários para chegar à resposta correta do item **a**. Já no item **b**, o vestibulando só acertou a relação entre força, pressão e área, que era de fato o ponto de partida para a resolução do problema.

No item **a** do exemplo abaixo da média o candidato fornece uma resposta errada, sem sequer mostrar o raciocínio utilizado. A resposta reflete, provavelmente, um erro conceitual, pois $t = 3 \text{ s}$ é o instante em que a força de sustentação deixa de ser nula. No item **b** o candidato usa unidade incorreta na resposta final.

10. Ondas são fenômenos nos quais há transporte de energia sem que seja necessário o transporte de massa. Um exemplo particularmente extremo são os *tsunamis*, ondas que se formam no oceano, como consequência, por exemplo, de terremotos submarinos.

a) Se, na região de formação, o comprimento de onda de um *tsunami* é de 150 km e sua velocidade é de 200 m/s, qual é o período da onda?

b) A velocidade de propagação da onda é dada por $v = \sqrt{gh}$, onde h é a profundidade local do oceano e g é a aceleração da gravidade. Qual é a velocidade numa região próxima à costa, onde a profundidade é de 6,4 m?

c) Sendo A a amplitude (altura) da onda e supondo-se que a energia do *tsunami* se conserva, o pro-

duto vA^2 mantém-se constante durante a propagação. Se a amplitude da onda na região de formação for de 1,0 m, qual será a amplitude perto da costa, onde a profundidade é de 6,4 m?

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

$$v_{\text{form}} = \lambda_{\text{form}} f = \frac{\lambda_{\text{form}}}{T} \Rightarrow T = \frac{\lambda_{\text{form}}}{v_{\text{form}}} = \frac{1,50 \times 10^5 \text{ m}}{200 \text{ m/s}} = 750 \text{ s} = 12,5 \text{ min}$$

b) (1 ponto)

$$v_{\text{costa}} = \sqrt{gh} = \sqrt{10 \frac{\text{m}}{\text{s}^2} \times 6,4 \text{ m}} = 8,0 \text{ m/s}$$

c) (2 pontos)

$$v_{\text{form}} A_{\text{form}}^2 = v_{\text{costa}} A_{\text{costa}}^2$$

$$A_{\text{costa}} = \sqrt{\frac{v_{\text{form}}}{v_{\text{costa}}}} A_{\text{form}} = \sqrt{\frac{200}{8,0}} \times 1,0 \text{ m} = \sqrt{25} \times 1,0 \text{ m} = 5,0 \text{ m}$$

Exemplo Acima da Média

Ⓐ $150 \text{ Km} = 150.000 \text{ m}$ $v = 200 \text{ m/s}$
 $v = \lambda \cdot f$ $\lambda = \frac{v}{f}$
 $200 = 150.000 \cdot f$ $f = \frac{1}{750}$
 período = $T = 750$

Ⓑ $v = \sqrt{g \cdot h}$ $v = \sqrt{10 \cdot 6,4}$ $v = \sqrt{64}$
 $v = 8 \text{ m/s}$

Ⓒ $v \cdot A^2 = 1 \cdot 200 = 200$
 $v \cdot A^2 = 200$
 $8 \cdot A^2 = 200$ $A = 5 \text{ m}$
 $A^2 = 25$

Exemplo Abaixo da Média

$$\begin{aligned}
 b) \quad v &= \sqrt{g \cdot h} & g &= 10 \text{ m/s}^2 \\
 v &= \sqrt{6,4 \cdot 10} & h &= 6,4 \text{ m} \\
 v &= \sqrt{64} \\
 R: v &= 8 \text{ m/s}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 c) \quad v A^2 &\rightarrow \text{conservação} & v &= \sqrt{g h} & v_1 (A_1)^2 &= v_2 (A_2)^2 \\
 v_2 \cdot \Delta_1^2 &= v_1 \cdot \Delta^2 = v_1 & & & v &= 8 \text{ m/s} (A_2)^2 \\
 A_1 &= 1 \text{ m} & & & &
 \end{aligned}$$

Comentários

A questão aborda a Física de um fenômeno natural que foi grande destaque na imprensa no final de 2004. São explorados conceitos básicos de propagação de ondas, entre eles o transporte de energia. Onde necessário, as equações que não fazem parte do conteúdo do ensino médio foram fornecidas com o intuito de avaliar a capacidade de interpretação do vestibulando.

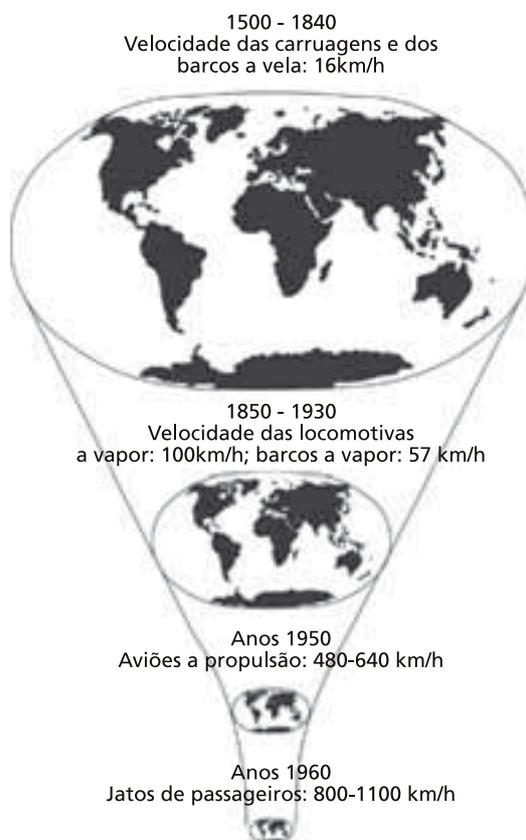
No exemplo acima da média, o candidato demonstra dominar todos os conceitos necessários para a resolução da questão. No item **a**, embora tenha feito corretamente a conversão de unidades, deixou de apresentar a unidade na resposta final.

Já no exemplo abaixo da média, vê-se que o vestibulando se limitou a resolver os itens em que as fórmulas foram fornecidas. Resolveu corretamente o item **b**, mas não conseguiu concluir o item **c**.

HISTÓRIA

O tema da Primeira Fase permitiu que os candidatos analisassem os meios de transporte em diversos momentos históricos, ressaltando a relação entre tempo e espaço, expansão territorial e representação cartográfica, inovações tecnológicas e produção industrial. A prova de História explorou, entre outras habilidades, a capacidade de interpretação dos candidatos, especialmente na questão 11, cuja informação visual foi um ponto de referência para que o estudante apresentasse seus conhecimentos sobre o tema em foco e articulasse imagem e interpretação textual de problemas clássicos da produção historiográfica e dos estudos do Ensino Médio. Neste último aspecto, destacam-se os assuntos relativos à expansão marítima no início da Idade Moderna e a Revolução Francesa. A prova buscou articular aspectos econômicos, sociais e políticos, enfiados no problema da expansão territorial dinamizada pelos meios de transporte, questão que afeta sobremaneira as políticas globais da contemporaneidade.

11. A imagem abaixo ilustra "o encolhimento do mapa mundo graças a inovações nos transportes que 'aniquilam o espaço por meio do tempo'". (David Harvey, *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993, p. 220.)



- De acordo com a imagem e o texto acima, qual o significado da expressão "encolhimento do mapa mundo"?
- Relacione o uso dos barcos a vela com as mudanças na cartografia e no conhecimento geográfico da Terra no início da Idade Moderna.
- Além de locomotivas e barcos a vapor, cite um outro meio de transporte introduzido entre 1850 e 1930.

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

Espera-se do candidato a habilidade de interpretação da imagem, tornando-o capaz de compreender a metáfora "encolhimento do mapa mundo". O candidato deve explicar que, em razão do aumento da velocidade dos meios de transporte, as várias partes do mundo puderam ser atingidas em períodos de tempo menores, como se as distâncias físicas tivessem sido encurtadas.

b) (2 pontos)

A questão trata basicamente da ampliação do conhecimento geográfico e cartográfico devido à maior capacidade de os barcos percorrerem longas distâncias. Novamente, o candidato deve relacionar texto e imagem, localizando uma razão para essa mudança na percepção do espaço. Assim, regiões antes desconhecidas – o “Novo Mundo” e partes da África, por exemplo – e novas rotas comerciais passaram a fazer parte dos registros cartográficos, que adquiriram maior precisão. As navegações foram fundamentais também para a confirmação da esfericidade da terra e a destruição de mitos como os da zona tórrida e inabitável.

c) (1 ponto)

Entre as inovações, o candidato pode recorrer à sua bagagem de informações históricas, citando, por exemplo, o automóvel e o avião.

Exemplo Acima da Média

a) A expressão “encolhimento do mapa mundo” quer dizer que, com o avanço da tecnologia está cada dia mais rápido chegar a qualquer lugar, com essa rapidez pareceu que o mundo encolheu, que a distância diminuiu, mas não é isso, o que ocorre na verdade é que o meio de transporte se tornou mais rápido fazendo com que cheguemos ao mesmo tempo! lugar em menos tempo.

b) Com o uso dos barcos a vela, novos territórios foram descobertos e que fez com que a Cartografia se modificasse, e tornasse mais fiel a realidade, colocando os territórios e mares em seus respectivos lugares. Com o uso de barcos a vela foi possível verificar que a Terra era “redonda” e que a possibilidade de todos os continentes a anos atrás fazerem parte de um mesmo grande bloco de terra era real e provável, além, é claro, de possibilitar a passagem de mais dias a bordo da navegação e que fez com que houvesse uma maior exploração de cada lugar.

c) Além de barcos e locomotivas podemos citar o automóvel como meio de transporte introduzido entre 1850 e 1930.

Exemplo Abaixo da Média

A) O “encolhimento do mapa mundo” pode ser entendido como a diminuição das distâncias proporcionada pelas inovações nos meios de transporte.

B) No período de 1500 a 1840 o conhecimento geográfico da Terra era praticamente nulo e o meio de transporte que utilizavam, os barcos a vela, levavam muito tempo para chegar de um lugar ao outro. Já no início da idade moderna, as inovações foram surgindo em relação aos meios de transporte e ao mesmo tempo, o conhecimento geográfico da Terra, facilitou de ainda mais o transporte.

c) Navios

Comentários

A questão exigia que o candidato compreendesse, em um primeiro momento, que a expressão “encolhimento do mundo” é uma metáfora, requisito que se tornou um elemento de diferenciação entre as diversas respostas apresentadas. Muitos foram os que conseguiram relacionar com clareza o encurtamento das distâncias ou a redução do tempo das viagens com o aumento da velocidade dos meios de comunicação ao longo do tempo. No item **b**, o alcance da pontuação máxima dependia da capacidade de relacionar as mudanças no conhecimento geográfico da terra com uma alteração na cartografia, como a precisão na representação ou aumento de informações nos mapas. Foi também neste aspecto que se observou a maior diferenciação no desempenho entre os candidatos, uma vez que tal relação não foi contemplada na maioria das respostas, ou apresentava-se de maneira muito vaga. Várias provas se referiram a “regiões antes desconhecidas”, sem fazer qualquer menção ao novo Mundo ou às chamadas Grandes Navegações, entre outras explicações cabíveis. O último item obteve alto índice de respostas satisfatórias. De um modo geral, a questão está entre as mais bem pontuadas de toda a prova.

12. O período de 1789 a 1848 foi marcado por profundas mudanças. A primeira foi demográfica. A população do Reino Unido, por exemplo, quase duplicou entre 1800 e 1850. A segunda maior mudança foi nas comunicações. As ferrovias já tinham considerável importância prática na Grã-Bretanha, Estados Unidos, Bélgica, França e Alemanha. Também devemos enfatizar o aumento da velocidade e da capacidade de carga assim alcançadas. As ferrovias facilitaram as viagens e os transportes, uniram a cidade ao campo, as regiões pobres às ricas. O crescimento da população deveu-se muito a elas. (Adaptado de Eric Hobsbawm, *A era das revoluções. 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 188-189.)

- a) Por que 1789 e 1848 são importantes marcos cronológicos da história política europeia?
- b) Estabeleça duas relações importantes entre as ferrovias e a produção industrial na primeira metade do século XIX.
- c) Qual a importância das ferrovias na ocupação do território dos EUA no século XIX?

Resposta Esperada

a) (2 pontos)

A questão requer que o candidato reconheça duas balizas cronológicas importantes na história política do Ocidente e saiba diferenciá-las ao tratar das mudanças históricas aí ocorridas. O ano de 1789 marca o início da Revolução Francesa em meio a uma conjuntura revolucionária internacional. Em 1848, ocorreram revoluções liberais, como na França, em que o rei foi destituído e a Segunda República instaurada. Ambos os movimentos foram marcados, entre outros aspectos, por intensos motins populares.

b) (2 pontos)

O candidato precisa relacionar essa periodização histórica (1789-1848) e o processo da Revolução Industrial, tendo por fio condutor o papel das ferrovias na produção industrial. Tal processo ampliou os mercados consumidores e facilitou o transporte de matérias-primas e bens manufaturados. Assim, no que se refere à produção, as fábricas produziam trens, trilhos e maquinário. Do ponto de vista do comércio, as fábricas escoavam suas mercadorias pelas ferrovias.

c) (1 ponto)

O candidato deve articular o tema da ferrovia com o avanço da ocupação do território dos Estados Unidos em sua expansão para o Oeste. As ferrovias permitiam o transporte de imigrantes para as regiões em expansão. O candidato também pode afirmar que muitas cidades nasceram em torno das ferrovias, proporcionando a urbanização e integração do território estadunidense.

Exemplo Acima da Média

a) Em 1789 ocorreu na ^{Europa} ~~Europa~~, a Revolução Francesa e em 1848 ocorreu a Primavera dos Povos. Em ambos os momentos, a história da política europeia teve grandes mudanças, a medida em que extinguiram o período Absolutista com a primeira revolução e a partir daí passou a participar mais ativamente e diretamente dos assuntos políticos de seus países.

b) Na primeira metade do século XIX, ocorreu nos Estados Unidos, a 2ª Revolução Industrial, portanto, a produção era em grande escala e massiva-se das ferrovias para o transporte, além disso, ~~ocorreu um aumento populacional~~ a presença desta nova rede de transporte facilitou a instalação de indústrias em muitos lugares do país.

c) As ferrovias nos Estados Unidos permitiu a ocupação territorial principalmente na época conhecida como "Marcha para o Oeste". Produtos explorados e obtidos naquela região, como os minérios de grande importância, foram levados para o pacífico graças a presença das ferrovias na região. Além disso, com sua prática, favoreceu a ocupação e posterior urbanização e integração da região.

Exemplo Abaixo da Média

a) Houve um grande crescimento demográfico onde a população aumentou. O melhoramento da comunicação, o aumento da velocidade e da capacidade de carga dos meios de transportes.

b) A velocidade das ferrovias para transportar a parte industrial de um lugar a outro. E o aumento da população que também passou a ir de um lugar a outro.

c) Uma grande importância, pois eram as ferrovias que facilitavam a locomoção de um lugar a outro, pois eram mais rápidas.

Comentários

O item a foi o principal responsável pela nota média da questão ter se revelado baixa. É surpreendente a excessiva quantidade de candidatos que não mencionaram a Revolução Francesa para se referir a 1789, tema clássico da historiografia e do conteúdo programático do Ensino Médio. Houve uma tendência relativamente acentuada de candidatos que buscaram a resposta no próprio enunciado da questão. Muitos outros mencionaram a Revolução Industrial, sem atentarem para o fato de que se tratava de um marco cronológico característico da história política. Quanto ao ano de 1848, a pontuação foi ainda mais baixa, mas a questão tornou possível diferenciar melhor o desempenho entre os candidatos. No item seguinte, a maioria esmagadora atingiu a pontuação mínima ao afirmar que as ferrovias escoavam a produção industrial. Não foram poucos os candidatos que responderam satisfatoriamente o item c, mencionando particularmente a importância das ferrovias na expansão para o Oeste.