



CACHOEIRA PAULISTA - SP

CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRA PAULISTA
- SÃO PAULO

Comum aos cargos de
Nível Fundamental:
Auxiliar de Serviços Gerais
e Segurança

EDITAL N.º 01/2024

CÓD: SL-064AB-24
7908433252276

Língua Portuguesa

1. Ortografia: uso de s e z. Emprego de ss, c, ç, ch, ex, j e g	7
2. Divisão silábica: separação e partição de sílabas. Classificação das palavras quanto ao número de sílabas.....	10
3. Acentuação gráfica: classificação das palavras quanto à uso posição da sílaba tônica,.....	11
4. Classes de palavras (classes gramaticais). Flexões;/ gênero, número e grau	13
5. Crase	24
6. Frase e oração	25
7. Sinônimos e antônimos	28
8. Interpretação de texto	28
9. Sufixos e prefixos	32

Matemática

1. As 4 operações.....	41
2. Números inteiros	42
3. Fração, números decimais	46
4. MDC e MMC	52
5. Regra de três.....	56
6. Porcentagem.....	57
7. Sistemas de medidas	58

Conhecimentos Gerais

1. História do Brasil, geografia do Brasil	67
2. Atualidades sobre ciências, religião, cultura, política, esporte e os mais diversos temas de interesse social no Brasil e no mundo divulgados pela grande mídia (radio, jornais, tv e internet).....	122

que compõe nossa vida são oriundos dessa atividade produtiva, madeira dos móveis, as roupas de algodão, essência dos sabonetes e grande parte dos remédios têm origem nos agronegócios.

A partir de 1970, o Brasil vivenciou um aumento no setor agroindustrial, especialmente no processamento de café, soja, laranja e cana-de-açúcar e também criação de animais, principais produtos da época.

A agroindústria, que corresponde à fusão entre a produção agropecuária e a indústria, possui uma interdependência com relação a diversos ramos da indústria, pois necessitam de embalagens, insumos agrícolas, irrigação, máquinas e implementos.

Esse conjunto de interações dá à atividade alto grau de importância econômica para o país, no ano de 1999 somente a agropecuária respondeu por 9% do PIB do Brasil, entretanto, se enquadrarmos todas as atividades (comercial, financeira e serviços envolvidos) ligadas ao setor de agronegócios esse percentual se eleva de forma significativa com a participação da agroindústria para aproximadamente 40% do PIB total.

Esse processo também ocorre nos países centrais, nos quais a agropecuária responde, em média, por 3% do Produto Interno Bruto (PIB), mas os agronegócios ou agrobusiness representam um terço do PIB. Essas características levam os líderes dos Estados Unidos e da União Européia a conduzir sua produção agrícola de modo subsidiado pelos seus respectivos governos, esses criam medidas protecionistas (barreiras alfandegárias, impedimento de importação de produtos de bens agrícolas) para preservar as atividades de seus produtores.

Em suma, o agronegócio ocupa um lugar de destaque na economia mundial, principalmente nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, pois garante o sustento alimentar das pessoas e sua manutenção, além disso, contribui para o crescimento da exportação e do país que o executa.

Globalização e economia

Sobre a globalização em si já falamos acima, vamos aqui abordar a globalização no contexto econômico.

A globalização da economia é o processo através do qual se expande no mercado, trata-se de buscar aumentos cada vez maiores a fim de ampliar ao máximo o mercado. Discute-se, portanto a ideia de que a globalização econômica poderá desempenhar este processo num contexto em que as dinâmicas de integração global se destacam cada vez mais às dinâmicas das economias nacionais ou até mesmo regionais, também o sistema de relações econômicas e na valorização da inserção coletiva e individual na economia globalizada.

Assim, segundo Gonçalves (2003, p. 21):

A globalização econômica pode ser entendida como a ocorrência simultânea de três processos. O primeiro é o aumento extraordinário dos fluxos internacionais de bens, serviços e capitais. O segundo processo é o acirramento da concorrência internacional. A evidência empírica é pontual e, portanto, não há indicadores agregados a esse respeito. O terceiro processo é o da crescente interdependência entre agentes econômicos nacionais.

Em uma época de complexidades organizacionais e um ambiente mercadológico globalizado, compreender e aceitar esses desafios representa um dos mais importantes compromissos da sociedade capitalista na atualidade. A globalização por sua vez

compreende um processo de integração mundial que se baseia na liberalização econômica, os países então se abrem ao fluxo internacional de bens, serviços e capitais.

Gonçalves (2003, p. 22) coloca ainda que:

Este fato é evidente quando levamos em conta que uma das características centrais da globalização econômica (a pós-modernidade na sua dimensão econômica) é o próprio acirramento da concorrência ou a maior contestabilidade do mercado mundial.

A globalização se apresenta como um ambiente contextual, pois reúne condições de atuar sobre o espaço herdado de tempos passados, compreendendo enfoques organizacionais construídos através da evolução, remodelando as novas necessidades do mercado.

Segundo Ianni (2002, p. 19) convém ressaltar:

A fábrica global instala-se além de toda e qualquer fronteira, articulando capital, tecnologia, força de trabalho, divisão do trabalho social e outras forças produtivas. Acompanhada pela publicidade, a mídia impressa e eletrônica, a indústria cultural, misturadas em jornais, revistas, livros, programas de rádio, emissões de televisão, vídeos, fax, redes de computadores e outros meios de comunicação, informação e fabulação, dissolve fronteiras, agiliza os mercados, generaliza o consumismo. Provoca a desterritorialização e reterritorialização das coisas, gentes e ideias. Promove o redimensionamento de espaços e tempos.

Este contexto da globalização da economia demanda uma integração dos agentes econômicos dentro de uma realidade competitiva de mercado, a velocidade da mudança e os desafios do mundo globalizado demonstram uma necessidade de considerar circunstâncias em todos os campos de atuação, que evidenciam alguma forma de tecnologia para alcançar seus objetivos.

Quando se trata especificamente da economia, Ianni (1995, p. 17-18):

Toda economia nacional, seja qual for, torna-se província da economia global. O modo capitalista de produção entra em uma época propriamente global, e não apenas internacional ou multinacional. Assim, o mercado, as forças produtivas, a nova divisão internacional do trabalho, a reprodução ampliada do capital desenvolvem-se em escala mundial.

Tem-se, portanto, o fato de que os termos “globalização” e “economia global” passaram a fazer parte do vocabulário dos especialistas, agentes econômicos e políticos, que normalmente são utilizados para caracterizar o processo atual de integração econômica à escala planetária e a perda de importância das economias nacionais, afirmações de uma grande economia de mercado global. Traduzindo a realidade de um processo em movimento e em permanente transformação, não encontraram ainda uma aplicação uniforme e uma substância teórica consolidada.

Ainda sobre as questões da inserção internacional de países ou de espaços econômicos, é absolutamente indispensável o conjunto de referências que servirão de suporte a análise que permitem formular um conjunto de hipóteses que possam inserir positivamente nas dinâmicas de internacionalização econômica e de constituição dHeld (2001, p. 71) diz ainda:

Embora haja um reconhecimento de que a globalização econômica tanto gera perdedores quanto ganhadores, os neoliberais frisam a difusão crescente da riqueza e da prosperidade em toda economia mundial – o efeito em cascata. A pobreza global, segun-

Organização e estrutura do MERCOSUL

O Mercosul estrutura-se a partir de alguns organismos representados pelos países-membros efetivos do bloco que visam à correta estruturação dos acordos realizados. Esse bloco econômico possui três grupos diferentes de países integrantes:

Membros permanentes: são aqueles países que fazem parte integralmente do Mercosul, adotam a TEC e compõem todos os acordos do bloco, além de possuírem poderes de votação em instâncias decisórias. São membros permanentes a Argentina, o Brasil, o Paraguai e o Uruguai. (A Venezuela foi aceita como membro permanente em 2012 e suspensão do bloco em dezembro de 2016 e em 05 de agosto de 2017).

Membros associados: são aqueles países que não fazem parte totalmente dos acordos do Mercosul, principalmente por não adotarem a TEC, mas que integram o bloco no sentido de ampliar suas trocas comerciais com os demais países do bloco. São membros associados a Bolívia, o Chile, a Colômbia, o Equador, o Peru, o Suriname e a Guiana.

Membros observadores: composto pelo México e pela Nova Zelândia, esse grupo é destinado aos países que desejam acompanhar o andamento e expansão do bloco sem o compromisso de dele fazer parte, podendo tornar-se um membro efetivo ou associado no futuro. No caso do México, isso será muito difícil, haja vista que esse país já compõe outros dois blocos: o NAFTA e a APEC.

Em termos de organização interna e estruturação, o Mercosul é formado por algumas instituições que detêm funções específicas e buscam assegurar o bom andamento e o desenvolvimento do bloco, são elas:

a) CMC (Conselho do Mercado Comum): É o principal órgão do Mercosul, sendo responsável pelas principais tomadas de decisões no bloco. É composto pelos Ministros das Relações Exteriores e da Economia de todos os membros efetivos e apresenta duas reuniões por ano, sendo a presença dos presidentes obrigatória em pelo menos uma dessas reuniões.

b) GMC (Grupo Mercado Comum): É o órgão executivo do Mercosul, sendo composto por representantes titulares e alternativos de cada um dos membros efetivos do bloco. Esse grupo reúne-se trimestralmente, mas pode haver encontros extraordinários a pedido de qualquer um dos seus partícipes.

c) CCM (Comissão de Comércio do Mercosul): É o órgão responsável pela gestão das decisões sobre o comércio do Mercosul. Suas funções envolvem a aplicação dos instrumentos políticos e comerciais dentro do bloco e deste com terceiros, além de criar e supervisionar órgãos e comitês para funções específicas.

d) CPC (Comissão Parlamentar Conjunta): representa os parlamentos dos países-membros do Mercosul. É o órgão responsável pela operacionalização e máxima eficiência do corpo legislativo do bloco.

e) Foro Consultivo Econômico e Social: é o órgão que representa os setores da economia e da sociedade de cada um dos membros do Mercosul. Ele possui um caráter apenas consultivo, opera por meio de recomendações ao GMC e pode incluir em torno de si a participação de empresas privadas.

Além desses organismos, existem outros órgãos e secretarias vinculados às denominações acima apresentadas. Juntos, esses elementos compõem a estrutura do Mercosul, atuando no sentido de organizá-lo e fundamentando suas ações e estratégias de mercado. O seu correto funcionamento significa a garantia da coesão e harmonia desse importante bloco econômico.

Protocolos complementares ao tratado fundador

Em razão da dinâmica presente no processo de integração, para adequar a estrutura do bloco às mudanças ocorridas, o Conselho do Mercado Comum anexou ao Tratado de Assunção diversos protocolos complementares ao longo do tempo. Para ter validade, após receber a assinatura dos presidentes do bloco, um protocolo geral deve ser aprovado por decreto legislativo em todos os países signatários. Ao todo, 15 protocolos receberam esta aprovação e estão em vigência:

Protocolo de Las Leñas, 1992; determinou que sentenças provenientes de um país signatário tenham o mesmo entendimento judicial em outro, sem a necessidade de homologação de sentença, a que estão submetidas todas as demais decisões judiciais tomadas em países de fora do bloco. No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 55 de 19 de abril de 1995 e promulgado por meio do decreto 2 067, de 12 de novembro de 1996.

Protocolo de Buenos Aires sobre Jurisdição Internacional em Matéria Contratual, 1994; No Brasil, este protocolo foi aprovado pelo decreto legislativo número 129, de 5 de outubro de 1995, e promulgado através do decreto número 2 095, de 17 de dezembro de 1996.

Protocolo de Integração Educativa e Reconhecimento de Certificados, Títulos e Estudos de Nível Primário, Médio e Técnico, 1994; No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 101, de 3 de julho de 1995, e promulgado por meio do decreto número 2 726, de 10 de agosto de 1998.

Protocolo de Ouro Preto, 1994; estabeleceu estrutura institucional para o Mercosul, ampliando a participação dos parlamentos nacionais e da sociedade civil. Este foi o protocolo que deu ao Mercosul personalidade jurídica de direito internacional, tornando possível sua relação com outros países, organismos internacionais e blocos econômicos. No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 188, de 16 de dezembro de 1995, e promulgado por meio do decreto número 1 901, de 9 de maio de 1996.

Protocolo de Medidas Cautelares, 1994; No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 192, de 15 de dezembro de 1995 e promulgado por meio do decreto número 2 626, de 15 de junho de 1998.

Protocolo de Assistência Jurídica Mútua em Assuntos Penais, 1996; No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 3, de 26 de janeiro de 2000, e promulgado por meio do decreto número 3 468, de 17 de maio de 2000.

Protocolo de São Luís em Matéria de Responsabilidade Civil Emergente de Acidentes de Trânsito entre os Estados Partes do Mercosul, 1996; No Brasil, este protocolo foi aprovado através do decreto legislativo número 259, de 15 de dezembro de 2000, e promulgado por meio do decreto número 3 856, de 3 de julho de 2001.

Protocolo de Integração Educativa para a Formação de Recursos Humanos a Nível de Pós-Graduação entre os Países Membros do Mercosul, 1996; No Brasil, este protocolo foi aprovado pelo decreto legislativo número 129, de 5 de outubro de 1995, e promulgado através do decreto número 2 095, de 17 de dezembro de 1996.

Protocolo de Integração Cultural do Mercosul, 1996; No Brasil, este protocolo foi registrado através do decreto legislativo número 3, de 14 de janeiro de 1999, e promulgado através do decreto número 3 193, de 5 de outubro de 1999.

O técnico destacou que a Zona Franca de Manaus poderia ser um catalisador do comércio intrarregional, contudo, está longe de cumprir essa função. “A Suframa é um polo industrial que foi estruturado como agência de desenvolvimento regional, mas não cumpre o seu papel”, lamentou.

De acordo com o representante da área de Assuntos Econômicos da Cepal em Santiago, José Duran, destacou que o índice de comércio intrarregional ficou em 17,2% das exportações totais da América Latina, em 2017, dos quais 54% do valores das trocas entre países vizinhos são de produtos de tecnologia alta, média e baixa. A China é o maior destino desses produtos e importa quase 50% do total embarcado. “A América Latina poderia se beneficiar das maiores barreiras comerciais entre Estados Unidos e China se houvesse maior integração regional”, disse Duran.

A Cepal projetou um crescimento das trocas interregionais, liderado pelas manufaturas baseadas em recursos minerais, como derivados de petróleo, cobre papel e papelão, e de manufaturas de tecnologia baixa e média. Todavia, ele acrescentou que há também um potencial de crescimento do comércio eletrônico intrarregional, mas há quatro desafios que precisam ser enfrentados: melhorar o capital humano, aperfeiçoar a infraestrutura logística, convergência regulatória e adequação dos meios de pagamentos. “O Brasil participa com 42% desse comércio e a região está aumentando o consumo de produto importado, que vem ocupando o espaço brasileiro”, alertou.

Avaliações demonstram que o modelo de trocas comerciais na região não é sustentável e muito diferente do que ocorre no sudeste asiático. Os países do sudeste asiático são provedores de insumo da produção chinesa. Logo, quando a China cresce, os demais países crescem junto. Agora, aqui na região, se o Brasil cresce, não acontece nada.

A condição básica para a sustentabilidade de longo prazo na integração da América do Sul é criar a capacidade de oferta nos países menores de uma forma que eles possam prover insumos para a produção brasileira pra que quando a economia brasileira crescer, aí o crescimento da região se sustenta, porém, isso requer uma maior coordenação entre as organizações de fomento da região e de bancos de desenvolvimento. Essas instituições precisam focar os recursos em projetos para melhorar a infraestrutura regional.

O diretor de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais do Ipea, reforçou que a capacidade de investimento no país, que é baixa e depende das multinacionais e da agenda de integração. “O Brasil tem pés de barro para ser um líder regional e uma limitação estrutural, que é determinante para qualquer integração. A discussão de abertura comercial, cogitada pelo novo governo, precisa ter mecanismos de incentivo ao comércio intrarregional”, afirmou. O diretor destaca ainda a necessidade de ampliação dos acordos comerciais não apenas do Mercosul como forma de melhorar a integração regional.

Circulação e custos

O sistema de transporte é um elemento fundamental das economias nacionais. Os custos de deslocamento incidem sobre os custos das matérias-primas e dos produtos finais destinados aos mercados internos ou à exportação. Sistemas de transportes caros e ineficientes reduzem o potencial de geração de riquezas e a competitividade dos países. No Brasil, o desenho do sistema de transporte reflete as desigualdades regionais.

Nas paisagens coexistem formas espaciais, objetos produzidos pelo trabalho humano em diferentes momentos históricos. Por mais velozes que sejam as mudanças na sociedade, esses objetos nunca são destruídos ou substituídos por outros ao mesmo tempo. Ao contrário, alguns processos novos se adaptam às formas espaciais preexistentes, e a elas atribuem novos papéis. Isso acontece, por exemplo, quando uma região fabril é desativada e os velhos galpões são reaproveitados para novos fins, como grandes restaurantes, danceterias ou áreas de promoção cultural; ou quando uma antiga área portuária se transforma em polo de turismo ou lazer.



Estação das Artes Elizeu Ventania em Mossoró - RN. Antigo prédio do Sistema Ferroviário Federal, foi recuperado pela Petrobras e hoje abriga a maior parte das festas e eventos sociais da cidade.

O geógrafo Milton Santos chama de «rugosidades» essas formas espaciais produzidas para atender necessidades do passado, mas que resistiram aos processos de transformação social e econômico e continuam a desempenhar um papel ativo no presente. É o que ocorre, por exemplo, com as redes nacionais de transporte - espelhos dos diferentes modelos de organização da economia que se sucederam ao longo da história de um país.

No Brasil, as rodovias dominam a matriz de transportes. O sistema rodoviário responde por 59% da matriz, em contraste com os 24% das ferrovias e os 17% das hidrovias e outros meios somados. Para efeitos de comparação com o Brasil, um país também de dimensões continentais como o Canadá tem 46% de ferrovias, 43% de rodovias e 11% de hidrovias e outros. A opção pelas rodovias, responsáveis pelos elevados custos de deslocamento que vigoram no país, foi realizada no contexto da acelerada industrialização que teve lugar em meados do século passado.

CONHECIMENTOS GERAIS

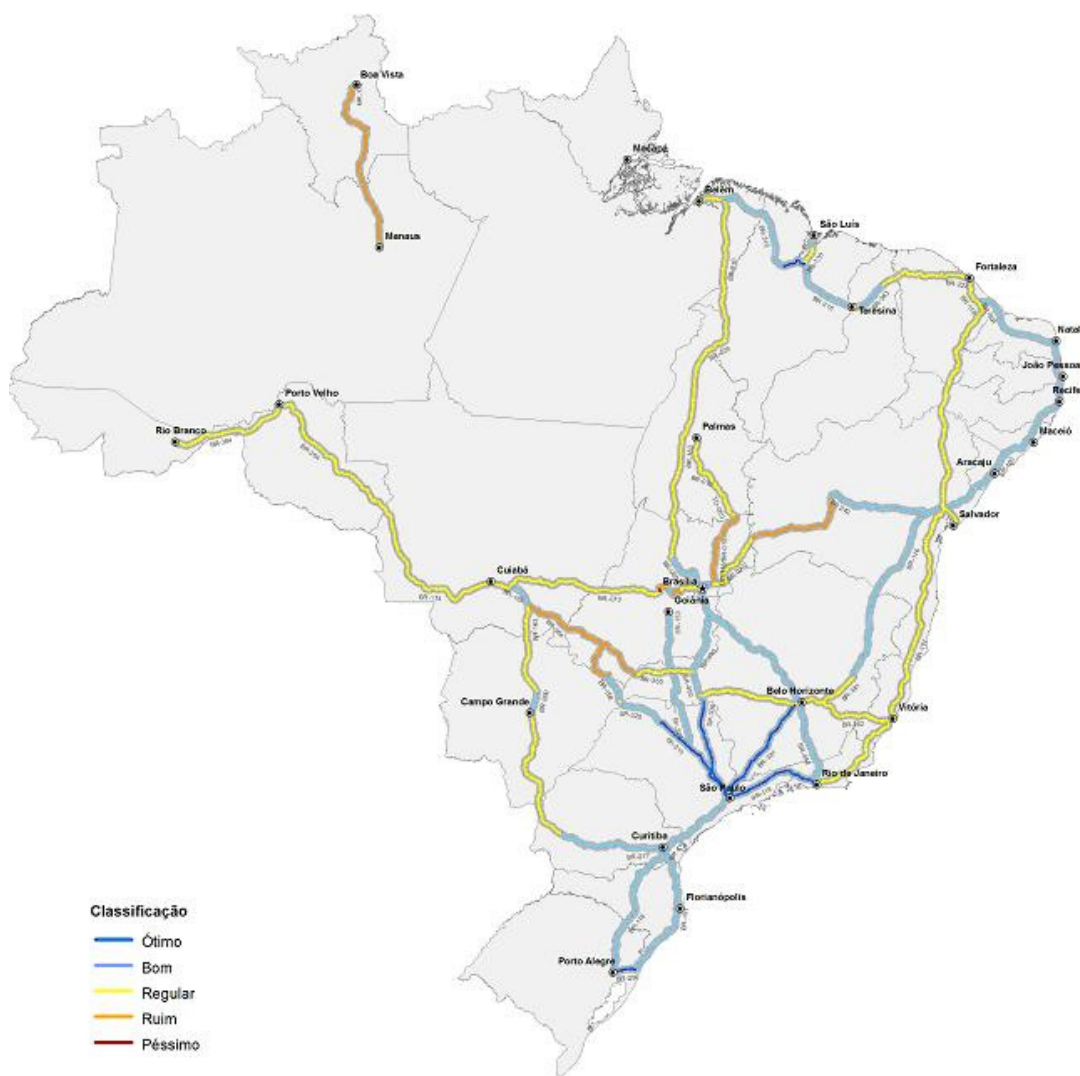


Mapa rodoviário do Brasil

Embora no Brasil existam grandes extensões de rios navegáveis, o país não dispõe de um sistema hidroviário. O sistema ferroviário, praticamente abandonado nos últimos 80 anos, hoje apresenta enormes trechos desativados ou subaproveitados.

No que diz respeito às rodovias, apesar da presença de estradas modernas e construídas com os mais avançados recursos da engenharia, predominam os trechos esburacados e em péssimas condições. Cerca de 16% delas foram privatizadas e receberam investimentos nas últimas décadas, ainda que tenham se tornado extremamente caras tanto para os carros de passeio quanto para os caminhões de carga, em virtude das elevadas tarifas de pedágio.

Entre as rodovias públicas, cerca de 80% da malha foi classificada como deficiente, ruim ou péssima por uma pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT).



Condições das rodovias federais de acordo com uma pesquisa feita em 2010 pela CNT

Na década de 1990, a administração de inúmeras rodovias federais e estaduais passou ao controle de concessionários privados, garantindo a modernização e expansão das ligações viárias que servem principalmente aos eixos de circulação do Sudeste. Entre esses empreendimentos destacam-se as grandes rodovias paulistas, como os sistemas Anhanguera-Bandeirantes (entre São Paulo e Campinas), Anchieta-Imigrantes (entre São Paulo e a Baixada Santista) e Dutra-Ayrton Senna (entre São Paulo e o Vale do Paraíba).



Rodovia dos Bandeirantes - trecho São Paulo-Cordeirópolis

CONHECIMENTOS GERAIS

Os investimentos não estão ocorrendo apenas no ramo ferroviário. Desde 2007, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) está preparando uma espécie de “PAC das hidrovias”, que prevê investimentos de até R\$ 18 bilhões nos próximos anos.

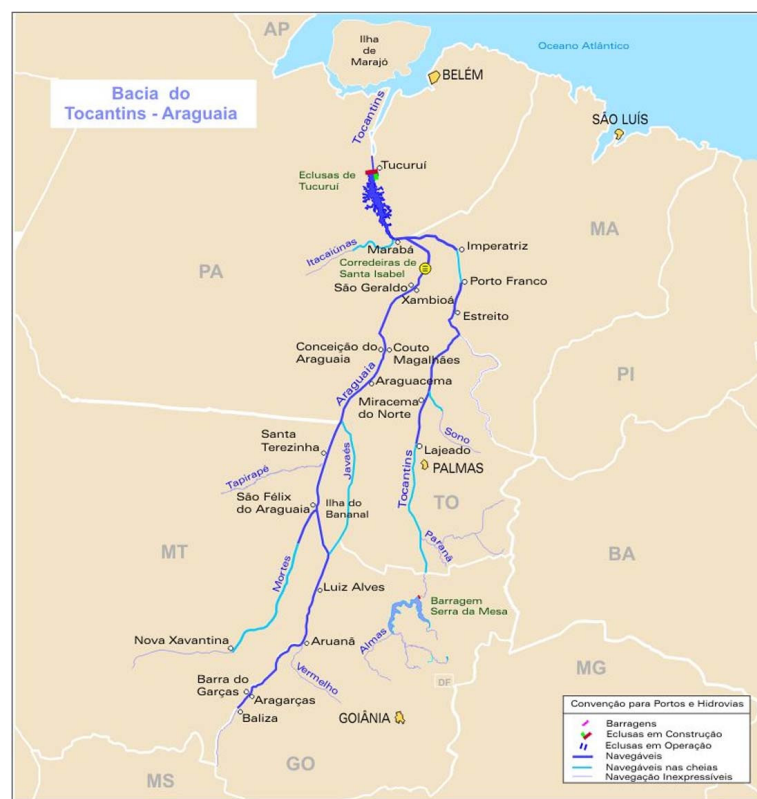
A mais importante entre essas obras é a ampliação da Hidrovia Tietê-Paraná. A intenção do governo é ampliar o trecho navegável, dos atuais 800 para 2.000 km. A capacidade de transporte de carga aumentaria de 5 milhões para 30 milhões de toneladas por ano. Outra vantagem é que a hidrovia terminaria a uma distância de apenas 150 km do Porto de Santos (hoje essa distância é de 310 km).



Hidrovia Tietê-Paraná

A segunda obra em análise é a ampliação da Hidrovia do Tocantins-Araguaia. O primeiro trecho da obra contempla a construção da eclusa de Tucuruí, que dará ao Rio Tocantins 700 km navegáveis. No futuro, pretende-se fazer mais três eclusas, elevando a distância navegável para 2.200 km.

O terceiro projeto trata-se do projeto da implantação da Hidrovia Teles Pires-Tapajós, que demandará investimentos de R\$ 5 bilhões para ampliar a navegabilidade do rio de 300 km para 1.500 km.



Mapa elaborado no Banco de Informações e Mapas dos Transportes da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes

Hidrovia Tocantins-Araguaia