

A MOBILIDADE URBANA E A REAL DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL

INSTRUÇÕES PARA A REDAÇÃO

A redação que apresentar cópia dos textos da Proposta de Redação ou do Caderno de Questões terá o número de linhas copiadas desconsiderado para efeito de correção. Receberá nota zero a redação que desrespeitar os direitos humanos; apresentar menos de sete linhas; fugir ao tema ou que não atender ao tipo dissertativo-argumentativo ou apresentar parte do texto deliberadamente desconectada do tema proposto.

PROPOSTA DE REDAÇÃO

A partir da leitura dos textos motivadores seguintes e com base nos conhecimentos construídos ao longo de sua formação, redija um texto dissertativo-argumentativo em norma padrão da língua portuguesa sobre o tema “A MOBILIDADE URBANA E A REAL DEMOCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL”, apresentando proposta de intervenção que respeite os direitos humanos. Selecione, organize e relacione, de forma coerente e coesa, argumentos e fatos para defesa de seu ponto de vista.

TEXTO 1

A mobilidade urbana se apresenta como um desafio não só nos centros urbanos do Brasil, mas também nas grandes metrópoles do mundo. O deslocamento de pessoas, em busca de bens e serviços de qualidade, oportunidades de qualificação e empregos, acarreta, nas regiões metropolitanas e grandes capitais, localidades de concentração populacional. O notório inchaço urbano obriga com urgência a harmonia e agilidade o deslocamento de bens e pessoas com eficiência, conforto e segurança além de mitigar os impactos ambientais, visuais e de poluição sonora e atmosférica, ressaltando também modelos de minimização da exclusão social.

Disponível em: <http://educacao.globo.com/geografia/assunto/atualidades/mobilidade-urbana.html>

TEXTO 2

A mobilidade urbana, isto é, as condições oferecidas pelas cidades para garantir a livre circulação de pessoas entre as suas diferentes áreas, é um dos maiores desafios na atualidade tanto para o Brasil quanto para vários outros países. O crescente número de veículos individuais promove o inchaço do trânsito, dificultando a locomoção ao longo das áreas das grandes cidades, principalmente nas regiões que concentram a maior parte dos serviços e empregos.

O Brasil, atualmente, vive um drama a respeito dessa questão. A melhoria da renda da população de classe média e baixa, os incentivos promovidos pelo Governo Federal para o mercado automobilístico (como a redução do IPI) e a baixa qualidade do transporte público contribuíram para o aumento do número de carros no trânsito. Com isso, tornaram-se ainda mais constantes os problemas com engarrafamentos, lentidão, estresse e outros, um elemento presente até mesmo em cidades e localidades que não sofriam com essa questão.

Outro fator que contribui para aumentar o problema da falta de mobilidade urbana no Brasil é a herança histórica da política rodoviarista do país, que gerou um acúmulo nos investimentos para esse tipo de transporte em detrimento de outras formas de locomoção. Com isso, aumentou-se também a presença de veículos pesados, como os caminhões, o que dificulta ainda mais a fluidez do trânsito no Brasil. A cidade de São Paulo é uma das que mais sofrem com esse problema. Em média, o paulistano pode passar até 45 dias do ano no trânsito, algo impensável para quem deseja uma melhor qualidade de vida no âmbito das cidades. Aparentemente, as medidas criadas para combater essa questão não foram de grande valia, tais como: o sistema de rodízio de automóveis, a construção de mais ruas, viadutos e avenidas para a locomoção, entre outras.

A grande questão é que, segundo especialistas, não há perspectiva de promoção de uma real mobilidade urbana no Brasil se as medidas adotadas privilegiarem o uso do transporte individual. É preciso, pois, melhorar as características do transporte público de massa, com mais ônibus, metrô e terminais. Além disso, incentivos a meios de transporte como as bicicletas, além de contribuir para essa questão, ajudam a reduzir a emissão de poluentes na atmosfera e melhorar a qualidade de vida no meio urbano. Por isso, a construção de ciclofaixas ou ciclovias surge como uma saída viável e inteligente. Outra solução apontada para combater o inchaço de veículos nas cidades é a adoção do chamado pedágio urbano, o que gera uma grande polêmica. Com isso, os carros e motocicletas teriam de pagar taxas para deslocar-se em determinados pontos da cidade, o que recebe apoio de muitos especialistas, mas também o rechaçamento de outros. Se, por um lado, essa medida estimularia o transporte coletivo ao invés do individual; por outro, as críticas colocam que apenas a população de menor renda média é que seria direcionada para esse sentido, o que representaria, em tese, uma exclusão desse grupo ao espaço da cidade.

Vale ressaltar também que o modelo histórico de organização do espaço geográfico brasileiro não contribui para uma mudança desse cenário. Afinal, ao longo do século XX, houve uma rápida urbanização do país, que assistiu a um acelerado processo de crescimento das cidades e também de metropolização, ou seja, a concentração da população nas grandes metrópoles. Se o país tivesse passado por um processo de Reforma Agrária adequado, de forma a conter o elevado êxodo rural e, conseqüentemente, os níveis de urbanização, talvez essas e outras questões urbanas fossem de mais fácil resolução.

Disponível em: <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana.htm>

Os transportes públicos numa cidade providenciam o deslocamento de pessoas de um ponto a outro na área dessa cidade. A grande maioria das áreas urbanas de médio e grande porte possui algum tipo de transporte público urbano. O seu fornecimento adequado, em países como Portugal e Brasil, é, geralmente, de responsabilidade municipal, embora o município possa conceder licenças, às vezes acompanhadas de subsídios, a companhias particulares.

O transporte público urbano é parte essencial de uma cidade. Idealmente devem constituir o meio de locomoção primário em uma cidade, garantindo o direito de ir e vir de seus cidadãos. Além disso, ao utilizar o transporte público, o cidadão contribui para a diminuição da poluição do ar e sonora, do consumo de combustíveis fósseis não-renováveis e para a melhoria da qualidade de vida urbana, uma vez que menos carros são utilizados para a locomoção de pessoas. Diz-se também de sistema em que uma pessoa (ou grupo) aluga um ônibus para determinado passeio, excursão e "lota-o" de pessoas, colegas para participarem desta viagem, passeio.

1. As saídas obedeceriam a horários regulares;
2. Cada ocupante iria pagar apenas por seu lugar, independentemente de quanto lugares ocupados nos carros;
3. A rota ao redor de Paris seria dividida em cinco setores, a tarifa de cinco centavos permitiria cruzar apenas para mais um setor. Além disso, deveria ser paga uma nova tarifa.
4. Não seria aceito ouro como pagamento, a fim de evitar atrasos.

O serviço perdurou por quinze anos após a morte de Pascal. Naquele mesmo ano, porém, restrições do Parlamento para que fosse usado apenas por pessoas "de condições" e o aumento da tarifa para seis centavos gradualmente foram tirando a popularidade do negócio, até que ele se extinguiu, em 1677. Apenas 150 anos depois, em 1826, com a criação do ônibus por Stanislas Baudry, na também francesa Nantes é que o conceito de transporte público seria retomado, e ainda seguindo os mesmos critérios definidos por Pascal, que a propósito ainda hoje estão presentes no transporte público moderno.

Em 1828, próprio Baudry fundou em Paris a *Entreprise Générale des Omnibus*, para explorar o serviço de transporte coletivo na capital francesa. Logo em seguida, seu filho iniciaria empreendimentos similares em Lyon e Bordéus. Abraham Brower havia estabelecido em 1827 a primeira linha de transporte público em Nova Iorque. Em 1829 a novidade chegaria a Londres pelas mãos de George Shillibeer e, a partir daí alcançaria rapidamente as principais cidades da América, Europa e demais partes do mundo. O ônibus foi a primeira modalidade a servir o transporte público. Inicialmente tracionado por cavalos (conhecido em Portugal por americanos, evoluiu popularizando os sistemas de bondes, ao incorporar trilhos e, posteriormente, substituindo a tração animal por eletricidade.

Em 1863, a inauguração da primeira linha de metrô, em Londres, viria estabelecer novos paradigmas de qualidade no transporte público. O metrô de Londres era uma adaptação urbana da já conhecida ferrovia. Porém, segregando-se o sistema em vias exclusivas, subterrâneas, o metrô alcançava inédita eficiência em velocidade e volume de passageiros transportados, liberando a superfície para o transporte individual ou para os pedestres. Nova Iorque teria oficialmente sua primeira linha subterrânea de metrô em 1904, embora já contasse com linhas elevadas urbanas três décadas antes disso.

Em Portugal, o Metropolitano de Lisboa foi inaugurado no dia 29 de dezembro de 1959. No Brasil, a primeira linha subterrânea foi inaugurada em 1974, dando início ao Metrô de São Paulo. Com a popularização do automóvel no início do século XX, o ônibus retornaria à pauta como alternativa de transporte público. Inicialmente, os ônibus eram baseados na estrutura de caminhões, com uma carroceria adaptada para o transporte de passageiros. Posteriormente, o ônibus foi adquirindo personalidade, ganhando sofisticação tecnológica e conquistando seu espaço próprio no mundo dos transportes. Atualmente, o ônibus é a modalidade predominante de transporte coletivo em virtualmente todas as cidades brasileiras, mesmo naquelas dotadas de sistemas metroviários.

Devido ao alto custo de implantação do transporte sobre trilhos e à burocracia da gestão pública, nunca houve perspectiva de esse quadro mudar a curto prazo.

Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico



A MOBILIDADE URBANA NO BRASIL – CONEXÃO FUTURA

[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=-CSWPYOGZL8](https://www.youtube.com/watch?v=-CSWPYOGZL8)