

## PROPOSTA DE PRODUÇÃO DE TEXTO

Professor: Abdon Guerra

Com base na leitura dos textos abaixo e nos conhecimentos adquiridos ao longo de sua formação, redija um texto dissertativo-argumentativo na modalidade escrita formal sobre a **Crise de mobilidade urbana no Brasil**. Apresente proposta de intervenção que respeite os direitos humanos. Selecione, organize e relacione, de forma coerente e coesa, argumentos e fatos para a defesa do seu ponto de vista.

### Texto 01

A mobilidade urbana refere-se às condições de deslocamento da população no espaço geográfico das cidades. O termo é geralmente empregado para referir-se ao trânsito de veículos e também de pedestres, seja através do transporte individual (carros, motos, etc.), seja através do uso de transportes coletivos (ônibus, metrô, etc.).

Nos últimos anos, o debate sobre a mobilidade urbana no Brasil vem se acirrando cada vez mais, haja vista que a maior parte das grandes cidades do país vem encontrando dificuldades em desenvolver meios para diminuir a quantidade de congestionamentos ao longo do dia e o excesso de pedestres em áreas centrais dos espaços urbanos. Trata-se, também, de uma questão ambiental, pois o excesso de veículos nas ruas gera mais poluição, interferindo em problemas naturais e climáticos em larga escala e também nas próprias cidades, a exemplo do aumento do problema das ilhas de calor.

A principal causa dos problemas de mobilidade urbana no Brasil relaciona-se ao aumento do uso de transportes individuais em detrimento da utilização de transportes coletivos, embora esses últimos também encontrem dificuldades com a superlotação. Esse aumento do uso de veículos como carros e motos deve-se:

- a) à má qualidade do transporte público no Brasil;
- b) ao aumento da renda média do brasileiro nos últimos anos;
- c) à redução de impostos por parte do Governo Federal sobre produtos industrializados (o que inclui os carros);
- d) à concessão de mais crédito ao consumidor;
- e) à herança histórica da política rodoviária do país

### Texto 02

**Crise de mobilidade urbana: Brasil atinge marca de 50 milhões de automóveis**

Nos últimos anos o aumento no número de veículos automotores no Brasil foi 10 vezes maior do que o aumento da sua população: enquanto a população aumentou em 12,2% numa década, o aumento do número de veículos motorizados foi de 138,6%. Segundo dados disponibilizados pelo Denatran o país terminou o ano de 2012 com mais

de 50,2 milhões de automóveis e 19,9 milhões de motos. Esse aumento da frota de veículos é resultado do modelo rodoviarista que caracteriza historicamente a política de mobilidade no Brasil.

O caos da mobilidade urbana está presente diariamente no noticiário. O cenário desse caos está completo: congestionamentos, acidentes e mortes; ônibus, metrô e trens sempre lotados. O enredo parece não ter fim: motoristas impacientes nos intermináveis engarrafamentos, passageiros no ponto a espera de um ônibus que nunca passa e usuários dos trens andando sobre os trilhos após mais uma pane.

Para piorar ainda mais a situação, os rumos das políticas continuam privilegiando a circulação de automóveis. O conjunto de investimentos previstos no campo da mobilidade urbana no contexto da Copa e as Olimpíadas, por exemplo, reforça e reproduz mais uma vez um modelo rodoviarista que caracteriza historicamente a política de mobilidade no Brasil. Modelo esse que explica a atual crise da mobilidade.

[www.observatoriodasmetroles.net/index.php](http://www.observatoriodasmetroles.net/index.php) - 20/09/2013

## TEXTO COMPLEMENTAR

TRANSPORTE: o modelo rodoviarista e o primado absoluto do automóvel como paradigma de deslocamento e de status moldou cidades perversas nas quais o trânsito se transforma num dos principais componentes da violência urbana, além disso, a população paga caro por um transporte poluente e ineficaz. É preciso:

- a) Priorizar o transporte de massas nas suas alternativas mais eficientes e não poluentes, de acordo com as condições específicas de cada cidade: trens de superfície, metrô, Veículo Leve sobre Trilhos – VLT – bonde, trolei, bem como as formas de integração inter-modais;
- b) implantar sistemas cicloviários com ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e educação para sua correta utilização e integrar os sistemas cicloviários com o transporte de massa sobre trilhos, barcas e terminais de ônibus;
- c) criar outras facilidade de transporte não motorizado libertando e alargando as calçadas para os pedestres, promovendo a patinação e a caminhada. Proteger o pedestre e fazer valer sua prioridade frente aos veículos motorizados;
- d) estimular o transporte hidroviário. Aumentar o controle público e comunitário sobre o transporte urbano;
- e) estimular a reconversão para o gás natural dos ônibus, caminhões e táxis;
- f) desestimular progressivamente o uso intensivo do automóvel, que deve ser tratado como transporte apropriado para deslocamentos de longa distância, e não como transporte para o dia-a-dia. Para tanto é conveniente multiplicar gradualmente zonas de estacionamento pago.
- g) amenizar o tráfego em áreas residenciais, através do desenho urbano que obrigue a redução de velocidade e o comportamento mais prudente do automobilista;
- h) municipalizar a polícia de trânsito e agir com extremo rigor em relação às infrações e crimes de trânsito;
- i) construir garagens subterrâneas para mitigar congestionamentos e emissões de gases, desde que acompanhadas pela supressão correspondente de vagas na superfície;

- j) adotar estratégias de zoneamento estimulando o desenvolvimento local, os usos múltiplos dos bairros, com geração de emprego mais próximo do local de moradia.
- k) investir na diminuição da demanda de transporte pelo desenvolvimento tecnológico e pelo estímulo ao trabalho doméstico com a supressão de viagens, portanto menos desperdícios energéticos, emissões

<http://www.verde.org.br/vida-partidaria/programa/>