



A QUESTÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL | Professor Romulo Bolivar

www.proenem.com.br

INSTRUÇÃO

A partir da leitura dos textos motivadores seguintes e com base nos conhecimentos construídos ao longo de sua formação, redija texto dissertativo-argumentativo na modalidade escrita formal da língua portuguesa sobre o tema “A QUESTÃO DO TRÂNSITO 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

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

Artigos

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. A partir desses dados e no contexto do Dia Mundial Sem Carro (22/09), o Observatório questiona: podemos construir um país em que o transporte público coletivo seja prioridade em detrimento do transporte individual?

Sonhar com dias sem carro, lutar por dias com transporte público decente

Juciano Martin Rodrigues

Doutor em Urbanismo, Pesquisador do Observatório das Metrôpoles, Bolsista de Pós-Doutorado no IPPUR/UFRJ através do Programa Bolsa Pós-Doutorado Nota 10 da FAPERJ

A cada ano, mais pessoas e entidades aderem ao Dia Mundial Sem Carro (DMSC), iniciativa que começou na França em 1997. Trata-se de uma ação que tem como ideia principal sensibilizar e mobilizar a população em torno das diversas questões relacionadas à mobilidade urbana. No caso brasileiro, chamar a atenção para as enormes dificuldades que as pessoas enfrentam para se deslocar nas grandes e médias cidades é urgente e, nesse sentido, o DMSC cumpre o seu papel.

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.

No conjunto de intervenções para a implantação de uma dessas grandes obras - o BRT Transoeste no Rio de Janeiro - para cada pista construída para a circulação dos ônibus, se construiu cinco pistas de rolamento para carros. Esse exemplo, evidencia que, na prática, a provisão de meios de circulação mantém a primazia do setor automotivo, indicando que o modelo que orienta essas intervenções atende muito mais aos grandes interesses econômicos – com características de uma política anticíclica – do que as reais necessidades de deslocamento da população.

Ou seja, há um claro incentivo ao uso do transporte individual em uma metrópole que viu o número de automóveis aumentar em 62,7% entre 2002 e 2012. Esse crescimento não é exclusivo do Rio de Janeiro. O aumento da frota desses veículos nas grandes cidades brasileiras atinge números ainda mais preocupantes, pois, se hoje há congestionamentos que têm inviabilizado social e economicamente a cidade, um dos principais motivos é a simples falta de espaço para os veículos.

A imagem dos congestionamentos é nitidamente refletida nos números: nas 15 principais regiões metropolitanas 20% da população leva mais de 1 hora no deslocamento casa-trabalho. Um recente estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) mostra que, em 10 dessas principais regiões metropolitanas, entre 1992 e 2009, ocorreu aumento no tempo médio de deslocamento casa-trabalho. Segundo esse mesmo trabalho, diversos fatores podem ter contribuído para a piora nas condições de deslocamento, entre eles o aumento da frota de veículos.

Nos últimos anos, o aumento no número de veículos automotores no Brasil é 10 vezes maior do que o aumento da população: enquanto a população aumentou em 12,2% em uma década, o aumento no número de veículos motorizados foi de 138,6%. É o que revela dados preliminares de um relatório que está sendo preparado pelo Observatório das Metrópoles, que será lançado no início de outubro.

Esses mesmos dados revelam que a frota de veículos automotores é composta majoritariamente por automóveis e motos: 65,9% são automóveis e 26,2% são motos; outros tipos de veículos somados representam apenas 7,9%. A sistematização das informações realizada pelo Observatório, a partir de dados disponibilizados pelo Denatran, mostra ainda que o Brasil terminou o ano de 2012 com mais de 50,2 milhões de automóveis e 19,9 milhões de motos.

Com isso, a taxa de motorização no país (número de automóveis para cada 100 habitantes) passou de 14,2, em 2001, para 22,7 em 2011. Nas quinze principais regiões metropolitanas, essa mesma taxa atingiu 30,4 automóveis para cada 100 habitantes. Em algumas delas, é superior a 40 auto/100hab, são os casos de São Paulo (40 auto/100hab), Florianópolis (41,2 auto/100hab), Campinas (43,2 auto/100hab) e Curitiba (44,9 auto/100hab).

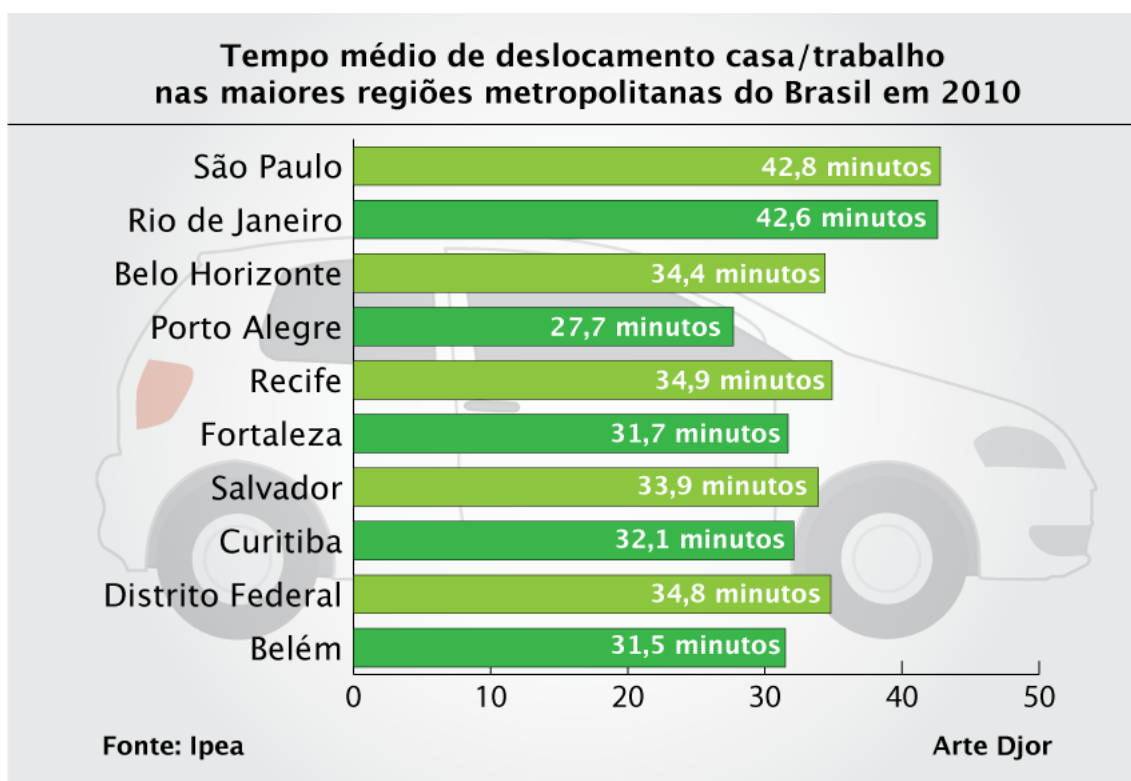
Nas propagandas os carros são vendidos como a solução ideal para nossa mobilidade. São eles que nos levam com rapidez, conforto e segurança de um ponto a outro. Nesse mundo perfeito, assim como o céu está sempre azul, não há congestionamento, as ruas não tem buracos e sempre há vaga para estacionar. Como vimos acima, essas propagandas ainda podem convencer muita gente.

Entretanto, no dia a dia, a realidade é bem diferente para os milhares de moradores das metrópoles: pedestres e ciclistas não encontram condições seguras e eficientes de circulação; passageiros dos ônibus esperam por horas nos pontos, sofrem com a lotação, com os enormes congestionamentos causados, sobretudo, pelo excesso de automóveis e com os constantes riscos de acidente; passageiros de trens, metros e barcas são reféns das panes constantes.

São essas atuais condições de circulação que tornam campanhas e datas simbólicas como o Dia Mundial Sem Carro relevantes, principalmente quando os sinais da política pública de mobilidade apontam para a não resolução dos graves problemas enfrentados atualmente pelas metrópoles. Por isso, nunca é demais repetir a urgência de uma mudança nos padrões de mobilidade.

E nesse caso é indispensável rediscutir e colocar na pauta da agenda das políticas públicas não só mecanismos de restrição ao uso do automóvel, como rodízios ou pedágios urbanos. É preciso, além disso, inovar, criar e implantar ações que atraiam o usuário do automóvel para outras formas de deslocamento. Só ações efetivas podem convencer as pessoas a não usarem o carro. E isso só será possível através da provisão de um serviço de transporte coletivo público, eficiente, confortável e seguro, o que (infelizmente) parece estar bem longe do cenário que se desenha para o futuro da mobilidade urbana no Brasil.

(Disponível em: http://www.observatoriodasmetrosoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1772%3Acrise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milhoes-de-automoveis&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt. Acedido em: 6/2/2015)



Fonte: Agência Brasil
(Postado em: **Fórum Permanente, Trânsito, Transporte público.**
Disponível em: <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/tag/engarrafamento>. Acedido em: 6/2/2015)