

1ª FASE

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.

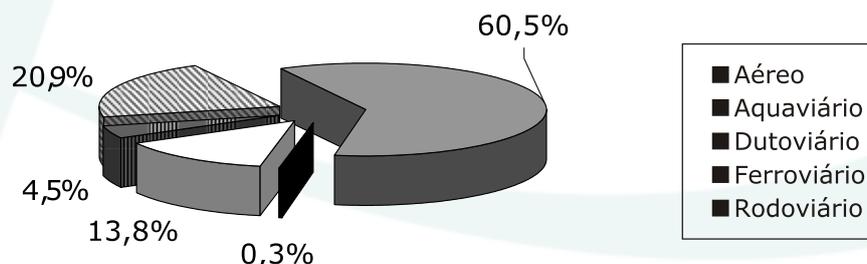
1) “Governar é construir estradas.” (Washington Luís)

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.
Vô 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 fi co 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 fim do 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 veículo 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.)



Redação – 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.

COMENTÁRIO

A proposta solicita que o candidato escolha um ou mais meios de transporte e argumente para provar por que o investimento nesse(s) meio(s) viabilizaria uma logística eficiente para o transporte de cargas e pessoas no país. De acordo com a instrução 2, o candidato deveria ainda determinar qual seria o papel do Estado no processo de implementação e manutenção do(s) meio(s) de transporte escolhido(s).

Vale lembrar que não há resposta correta ou única para a questão proposta. O que é avaliado pela banca é a capacidade do candidato de compreender e analisar as informações dos fragmentos, bem como de lançar mão de seu conhecimento de mundo, de modo a elaborar um texto que seja coerente com a realidade, bem fundamentado e desenvolvido. Nesse sentido, é conveniente que se elabore uma tese clara, que contenha, em resumo, a opinião do candidato acerca da questão proposta, e que essa tese seja exposta na introdução do texto. Tal estratégia costuma tornar o texto bem objetivo e orientar tanto a escrita quanto a leitura.

Para desenvolver o texto, de acordo com o posicionamento escolhido, o candidato deveria apoiar-se em informações presentes nos fragmentos que compõem a coletânea. Nesse sentido, vale observar que, no Brasil:

- o principal meio de transporte de cargas e passageiros é o rodoviário (fragmento 3);
- o transporte rodoviário provoca perda de parte da produção (fragmento 4);
- o transporte rodoviário é caro, pois requer gastos com combustível, manutenção dos veículos e das rodovias (fragmento 4);
- o transporte rodoviário dá despesas para o sistema de saúde devido ao elevado número de vítimas em acidentes (fragmento 7);
- o transporte ferroviário, que permite transportar imensas quantidades de produtos e de pessoas a baixos custos, está parcialmente abandonado (fragmento 2 e 6);
- o transporte hidroviário, que poderia ser bastante explorado dada a extensa rede de hidrovias do país, não recebe investimentos suficientes para ser viabilizado (fragmento 4);
- o transporte marítimo é deficiente devido à inexistência e/ou à precariedade de portos (fragmento 4);

Seria interessante se o candidato reconhecesse que a melhoria dos meios de transporte é fator muito importante para o desenvolvimento econômico e social de uma nação. Toda produção, seja agrícola ou industrial, precisa ser levada até os consumidores. Se esse transporte é deficiente – lento e caro, por exemplo – , os lucros obtidos com a produção diminuem consideravelmente, o que prejudica tanto os produtores, quanto o país, já que este perde em exportações e no consumo em geral. As deficiências no transporte de passageiros, principalmente nos grandes centros urbanos, também traz prejuízos sociais, econômicos e ambientais. Não é difícil perceber que o aumento da circulação de carros particulares nos grandes centros causa engarrafamentos quilométricos, aumento de custos para os cidadãos – que gastam com combustível, manutenção dos veículos e perdem um tempo precioso, o qual poderia ser usado em atividades mais produtivas – e aumento da emissão de gases poluentes no ambiente. Assim, “governar”, talvez, requeira mais que simplesmente “construir estradas” (fragmento 1). Para que um país como o Brasil, de grande extensão territorial, tenha seu potencial

de desenvolvimento aproveitado ao máximo, seria necessário investir em um meio de transporte mais barato, que possibilitasse o deslocamento de uma maior quantidade de produtos e pessoas, com menos custos e perdas.

Como é exigência da proposta, o candidato deve evidenciar qual deve ser a responsabilidade do Estado na melhoria da logística de transportes no país. Nesse caso, cabe avaliar se o Estado deve investir diretamente na construção de rodovias, ferrovias, hidrovias, ou se deve apenas autorizar concessões para que empresas privadas invistam nas vias de transporte e as explorem, e responsabilizar-se só pela fiscalização das obras e dos serviços prestados. Seja qual for a opinião do candidato, ele deve justificá-la com argumentação pertinente.

É preciso ressaltar ainda que o texto deve estar de acordo com o padrão culto de linguagem e ser coeso e coerente.



Redação – 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.

COMENTÁRIO

Para atender ao que solicita a proposta B, o candidato deveria narrar uma história, cujo tema seria o encantamento de um personagem por um brinquedo ou jogo representativo de um meio de transporte.

Deve-se observar que tal proposta requer que o candidato trate adequadamente o tempo na narrativa, delimitando passado e presente e articulando-os a partir de uma relação de causa-consequência, já que deve:

- Justificar o fascínio que o personagem tinha na infância pelo brinquedo escolhido;
- Demonstrar como esse fascínio influenciou a vida adulta do personagem.

Desde que obedecesse a essas duas exigências, o candidato estaria livre para usar sua inventividade e criar uma narrativa que fosse envolvente, interessante para o leitor. Embora isto não fosse obrigatório, a inversão da cronologia da história poderia ser uma estratégia interessante para tornar o texto mais criativo. Ou seja, a narração poderia focalizar, inicialmente, o personagem em sua vida adulta e voltar ao passado – por meio de flash backs – para justificar suas motivações, atitudes, sentimentos, desejos, temores.

Dependendo do foco narrativo escolhido – a proposta permite que se use narrador de 1ª ou de 3ª pessoa –, o candidato poderia usar também outros recursos, como o discurso indireto livre, o monólogo interior e/ou o fluxo de consciência para envolver e prender a atenção do leitor. A escolha do foco narrativo deve ser consciente e cumprir uma função no texto. Deve-se saber que um narrador de 1ª pessoa costuma ser usado para simular a autenticidade e a veracidade dos fatos ou, ao contrário, para relativizá-los. O uso de um narrador de terceira pessoa, por sua vez, permite que o autor faça observações, críticas e elogios às situações ou aos personagens. Dependendo do enredo escolhido pelo candidato, ele pode optar pela utilização de um ou de outro foco narrativo, de modo a obter o resultado que melhor contribua para tornar sua história criativa e autêntica.

É importante ressaltar, ainda, a exigência de que se usem trechos da coletânea na narrativa. Os fragmentos 5 e 6 contêm informações que poderiam ser diretamente aproveitadas, mas nada impede que a narrativa se organize em torno de outros meios de transporte e elementos citados nos outros fragmentos. Vale ressaltar que o brinquedo escolhido para motivar a história deve ser representativo de um meio de transporte. Caso o candidato escolhesse um brinquedo que não o fosse, sua redação seria anulada.

Por se tratar de um texto ficcional, a linguagem conotativa pode prevalecer. Entretanto, deve estar em acordo com as regras da língua culta. Vale observar, por fim, que o texto deve ser coeso e ter também boa coerência interna.

Redação – 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.

COMENTÁRIO

Para redigir um bom texto que atenda à proposta C, o candidato deve entender que uma carta pressupõe uma situação de interlocução bem definida. Desse modo, quem lê a carta deve conseguir visualizar bem tanto o perfil de quem a escreveu, quanto o da pessoa (ou instituição) a quem ela é dirigida.

De acordo com os fragmentos da coletânea, a carta poderia ser dirigida aos responsáveis – alguns citados no fragmento 8 – por uma agência reguladora de transportes. Assim, pode-se endereçar a carta ao presidente da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP) – ou do órgão correspondente em qualquer outro estado – ou da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). Pelo fato de se tratar de um texto formal, o candidato deveria utilizar em seu texto formas e pronomes de tratamento adequados (Prezado Senhor e Senhor) e linguagem pertinente à situação de interlocução proposta.

Seria necessário também evidenciar o perfil de quem escreve. Nesse sentido, o candidato poderia imaginar alguém cuja vida dependa da segurança nas estradas, ou que tenha, costumeiramente, dificuldades em viagens, ou que viva em um lugar onde ocorrem freqüentes acidentes etc. Poderia, também, apenas identificar um cidadão interessado no assunto, mas uma situação mais bem definida, certamente, permitiria a elaboração de uma argumentação mais consistente.

Independente do perfil escolhido, a argumentação não deve limitar-se a uma situação particular, já que, de acordo com a instrução 2, deve-se dizer como o problema afeta “os usuários das rodovias”. A carta deve argumentar, portanto, em favor da solução de um problema de segurança que prejudique uma coletividade, e não um indivíduo apenas. Para isso, seria interessante que o candidato descrevesse um trecho específico de estrada e citasse problemas recorrentes nesse trecho, os quais afetassem a vida de usuários em geral e de moradores dos arredores. É possível fazer menção a acidentes, atropelamentos, roubos de cargas e assaltos etc.

Esses problemas devem ser relacionados a um setor em que a agência de fiscalização escolhida possa atuar, já que a carta, segundo a instrução 3, deve configurar-se como uma reivindicação. É possível relacionar tais problemas à falta de fiscalização policial, à precariedade de sinalização, à má-conservação das vias, ou mesmo à ineficiência de determinada empresa em gerir uma rodovia privatizada. Deve-se evidenciar o que se espera que a agência de fiscalização de trânsito faça para solucionar o problema denunciado na carta. Quanto mais claro isso ficar, melhor estará configurada a situação de interlocução proposta.

Vale observar, ainda, que o texto deve ter a estrutura formal de uma carta com local e data, vocativo, texto com apresentação do locutor, do problema que ele deseja evidenciar e de uma reivindicação que possibilite a resolução desse problema à agência reguladora de trânsito escolhida. A carta deve ser finalizada com a despedida cordial e o candidato deve lembrar que, de acordo com a proposta, ele deve usar apenas iniciais na assinatura.