PROCESSO SELETIVO 2015

CADERNO DE REDAÇÕES

PUC
CAMPINAS
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

Grão-Chanceler
Dom Airton José dos Santos

Reitora
Profa. Dra. Angela de Mendonça Engelbrecht

Vice-Reitor
Prof. Dr. Germano Rigacci Júnior

Pró-Reitor de Graduação
Prof. Dr. Orandi Mina Falsarella

Pró-Reitora de Pesquisa e Pós-Graduação
Profa. Dra. Sueli do Carmo Bettini

Pró-Reitora de Extensão e Assuntos Comunitários
Profa. Dra. Vera Engler Cury

Pró-Reitor de Administração
Prof. Dr. Ricardo Pannain

Secretário Geral
Prof. Pe. José Benedito de Almeida David

Coordenadora de Ingresso Discente
Profa. Maria Luisa de Lara Uzun de Freitas

PUC
CAMPINAS
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA

Processo Seletivo 2015

CADERNO DE Redações

Graciema Pires Therezo
Maria Inês Ghilardi-Lucena
Maria Marcelita Pereira Alves

PUC-Campinas
2015

FICHA CATALOGRÁFICA
Elaborada pela Sistema de Bibliotecas e Informação – SBI – PUC-Campinas

808 Ghilardi-Lucena, Maria Inês
G424c Caderno de redações PUC-Campinas: processo seletivo 2015/ Graciema Pires Therezo, Maria Inês Ghilardi-Lucena e Maria Marcelita Pereira Alves.- Campinas: PUC-Campinas, 2015.
84p.

1. Redação. 2. Narrativa. 3. Língua Portuguesa – Gênero textual e exercícios. 4. Exame vestibular. I. Therezo, Graciema Pires, Ghilardi-Lucena, Maria Inês e Alves, Maria Marcelita Pereira. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. III. Título.

22.ed.CDD-808

A linguagem é dinâmica, dialética e transformadora. (...) a língua é o resultado da produção histórica e coletiva que constitui o ser humano.

ZUIN, Poliana B. e REYES, Claudia, 2010, p. 28.

SUMÁRIO

Prefácio 7
Apresentação 9
Introdução 11
Textos dissertativos e narrativos 13
Prova de Redação 2015 – Instruções gerais 15

Proposta I – dissertação 19
Comentário da Proposta I 21
Redação 1: Estágio terminal 23
Redação 2: Malefícios de uma herança 27
Redação 3: Segregação não é a solução 31
Redação 4: Desproteção rosa 35
Redação 5: Marcha das vadias 39

Proposta II – dissertação 45
Comentário da Proposta II 46
Redação 6: O coletivo é a solução 48
Redação 7: A questão do transporte 51
Redação 8: O reflexo do egoísmo 54
Redação 9: Transporte coletivo: o planejamento ideal 57
Redação 10: A necessidade da valorização do transporte coletivo: questão de ordem pública 61

Proposta III – narração 67
Comentário da Proposta III 68
Redação 11: Como ficção 69
Redação 12: Sociedade dos democratas mortos 72
Redação 13: 1964 – o toque de recolher 75
Redação 14: Um hit inusitado 78
Redação 15: Estrelas mortas não param de brilhar 80

Bibliografia para estudo 83

PREFÁCIO

Profa. Maria Luisa de Lara Uzun de Freitas

A educação impulsiona e incentiva estudantes na busca pelo novo. Criativos, inventivos, criadores e curiosos são os estudantes que desde cedo aprendem a descobrir, a criticar, a verificar e a experimentar, seja por meio de atividades espontâneas, seja por meio de incentivos proporcionados pelo meio social.

O desejo de brincar mistura-se com o desejo de aprender e, ao longo desse caminho, da infância à adolescência eis que surgem momentos importantes de escolha e algumas são decisivas, como é o caso do Vestibular, sendo um período marcante na transição da adolescência à vida adulta. Nesse dia, incentivado pelos seus desejos, interesses, aptidões e expectativas, o estudante mobiliza sua energia na busca de expressar tudo o que aprendeu e, conduzido pela reflexão, crítica e raciocínio lógico faz contas, calcula, lê, interpreta, escreve, reescreve, produz e, nesse esforço, deposita sua capacidade cognitiva e linguística na esperança de mais uma conquista.

Muitos estudantes realizam essa tarefa com sucesso ao serem aprovados no processo seletivo e, ainda, alguns se destacam ao produzirem uma redação adequada ao tema proposto, ao gênero escolhido, ao nível de linguagem, à coesão e à coerência.

O Caderno de Redações é o resultado de um valioso e competente trabalho realizado pelas Coordenadoras da Banca de Avaliação de Redações do Processo Seletivo que, ao selecionarem as melhores redações, reconhecendo e valorizando o bom trabalho dos estudantes, justificam o seu mérito por meio de estudo crítico, com o objetivo de disponibilizar aos professores de língua portuguesa e aos alunos do Ensino Médio um material rico, didático e organizado com a intenção de contribuir para o aprimoramento da escrita, para a interpretação dos temas propostos e, por que não, para mergulhar nas ideias juvenis, conduzidas pelo intelecto, sensibilidade, emoção e encantamento.

Assim, é com satisfação e alegria que é apresentado mais um Caderno de Redações, composto por dez dissertações e cinco narrativas, com o desejo de bom proveito para todos.

APRESENTAÇÃO

O Caderno de Redações da PUC-Campinas, desde 2004, é publicado anualmente, após realizados os processos seletivos. Nasceu da preocupação dos coordenadores da Banca de Avaliação, a qual conta com professores especializados em produção de textos, em oferecer aos docentes de língua portuguesa e aos seus alunos do Ensino Médio, um material didático, mas não teórico. Planejado como uma forma amena de explicitar os recursos da dissertação e da narrativa, os dois gêneros solicitados pelas propostas do exame seletivo, tem alcançado o sucesso esperado e cumprido seus objetivos: colocar ao alcance de suas mãos, em aula e fora dela, textos efetivamente produzidos por vestibulandos aprovados no ano anterior.

Publicando redações e justificando seus méritos em estudos críticos, tem a intenção de oferecer parâmetros de qualidade para o aluno que imagina ter que escrever textos eruditos ou para aquele que acredita ser suficiente transpor a linguagem oral para o papel em uma prova de vestibular. Dissertações e narrativas de candidatos aprovados no processo seletivo, mais do que os comentários teóricos, mostram, em si mesmas, de que modo adequar-se ao tema proposto, ao gênero escolhido, ao nível de linguagem, à coesão e à coerência. Objetividade, progressão de argumentos e clareza de raciocínio na dissertação, inventividade, trabalho com a linguagem, poder de criação de personagens e ações na narrativa, coerência em ambos os tipos de textos, todos esses recursos ficam evidentes nas amostras embora não atinjam, necessariamente, a excelência.

A PUC-Campinas continua optando pelos dois tipos textuais, dissertação e narrativa, por considerar que o ser humano vive entre dois mundos: o mundo narrado e o mundo comentado, e que as demais formas de organização do discurso deles derivam ou neles se incorporam. O estudante capaz de dizer fatos e dizer ideias, com proficiência, terá plenas condições de redigir qualquer outro tipo de texto, inclusive os recém-nascidos das exigências das modernas tecnologias da informação.

A prova de 2015 constou de três propostas de redação, duas dissertativas e uma narrativa, aqui comentadas. A primeira, como em anos anteriores, é fundamentada em um editorial da *Folha de S. Paulo*, cujo tema o vestibulando

deve apreender e sobre ele escrever, oferecendo sua contribuição pessoal. A segunda consta de dois textos curtos sobre um mesmo tema, mas com teses divergentes. A terceira apresenta, como sugestão narrativa, uma situação de conflito, a partir da qual o candidato deve criar uma história.

Para cada uma das propostas foram selecionadas cinco redações, que se apresentam como foram escritas e, em seguida, a sua avaliação crítica, segundo os critérios dos processos seletivos.

INTRODUÇÃO

A avaliação das redações no Processo Seletivo (Vestibular) tem por objetivo verificar a capacidade de leitura e produção de textos dos candidatos, reveladora de reflexão crítica frente ao tema proposto. É a forma de a Universidade perceber, pelas capacidades linguísticas e cognitivas apresentadas, em que medida são dominadas as habilidades esperadas. Tal trabalho, entretanto, não desconsidera a situação de artificialidade em que o vestibulando se encontra.

Ao se considerar a linguagem como interação social, em que o outro tem um papel fundamental na construção dos sentidos, é preciso levar em conta, neste caso, a falta de espontaneidade da relação de interlocução. Ambos, locutor e interlocutor, estão comprometidos com a situação tensa de um dia de exame, em que ao vestibulando compete ser avaliado e, ao corretor, avaliar. Disso decorre a artificialidade na construção das imagens que fazem de si, do outro e do assunto a ser discutido, o que interfere na produção do texto e, também, na leitura. O candidato escreve para uma banca de avaliadores, o que confere a quem lê o seu texto uma responsabilidade igualmente tensa, diferente da fruição do leitor genérico, que lê o que lhe apraz dentre os textos que circulam socialmente, concordando ou discordando, mas sem a intenção de atribuir nota.

Conforme colocações de Wanderley Geraldi sobre a tão discutida avaliação de redações, trata-se de um problema da instituição educacional até hoje não solucionado, embora dimensionado e debatido. Em situação de vestibular, adquire, ainda, maior carga de tensão do que no dia a dia escolar, em que o professor pode orientar e sugerir refeituras. O texto produzido não é aquele em que um sujeito diz a sua fala, pois ele visa atender às solicitações propostas pela Universidade. Nesse caso, não há, propriamente, um sujeito da linguagem, mas uma função-candidato que escreve para uma função-avaliador.

Nesse contexto, em que se fazem sentir pressões de diferentes ordens, desde a familiar e social até a pessoal (a auto-estima), a enunciação adquire um caráter ímpar, pondo em jogo a relação da interlocução. Assim, há necessidade de, ponderados todos esses fatores, proceder-se a uma avaliação justa, segundo critérios objetivos, muito bem definidos (adequação ao tema, ao tipo de texto, ao nível de linguagem, coesão e coerência) e rigorosamente aplicados por uma banca de avaliação composta de professores altamente qualificados e suficientemente treinados para essa tarefa.

TEXTOS DISSERTATIVOS E NARRATIVOS

As questões de gênero e de tipologia textual têm motivado os estudos na área de leitura e produção de textos. As escolas de Ensino Médio preparam os alunos para a redação de variados gêneros textuais – editorial, artigo de opinião, dissertação expositiva e argumentativa, relato, notícia jornalística, narrativa de ficção, carta, anúncio publicitário, resumo, resenha, dentre outros – visando, fundamentalmente, à aprovação nos exames vestibulares das faculdades.

Para os futuros universitários, importa produzir e interpretar os gêneros que lhes possibilitem maior interação na vida comunicativa, no trabalho e nos estudos, o que exige, também, familiaridade com diferentes níveis de linguagem.

O Processo Seletivo da PUC-Campinas optou por apresentar três propostas de redação para a escolha de uma delas, duas dissertativas e uma narrativa, focalizando, assim, dois dos tipos textuais mais trabalhados na sala de aula. Textos dissertativos e narrativos diferem entre si na medida em que pressupõem recursos específicos, pois dissertar é dizer ideias e narrar é dizer fatos. Enquanto a dissertação atua no plano lógico-racional, a narrativa atua no lógico-emocional. A primeira privilegia o intelecto e, se bem feita, leva à admiração. A segunda, privilegiando a sensibilidade e a emoção, ao encantamento.

TEXTOS DISSERTATIVOS

Escrever uma dissertação supõe o exame crítico do assunto a ser discutido e a elaboração de um plano de trabalho que garanta a progressividade de um raciocínio lógico. Além de coerentes, as ideias apresentadas devem ser expressas de modo articulado, em nível de linguagem padrão, que permita ao leitor apreender com clareza todos os sentidos.

O primeiro passo para a produção de um texto dissertativo, depois de escolhido o tema, isto é, o aspecto do assunto que se deseja abordar, é estabelecer um objetivo. Este será responsável pela tese do autor, isto é, seu ponto de vista sobre o problema. É possível, então, redigir a frase-núcleo, que, na maioria das vezes, aparece na introdução. Esta deve conter um esboço das ideias a serem discutidas nos parágrafos seguintes.

O desenvolvimento, o chamado "corpo" do texto, deve obedecer ao projeto esquematizado pelo produtor, garantindo uma progressão dos argumentos. São as razões que sustentam a tese: explicações, exemplos, citações, dados numéricos etc. Elas são responsáveis pela objetividade da dissertação, cuja finalidade é convencer o leitor. Há várias formas de ordenação dos parágrafos, sempre constituídos de uma ideia básica seguida de complementares, mas o importante é que eles devem ser encadeados uns aos outros para constituir as relações que formam o tecido, que é o texto. Essa progressividade das ideias apresentadas é que permite ao autor chegar a uma conclusão, a qual não é, apenas, o último parágrafo, mas decorrência de todos os argumentos apresentados e deve ser absolutamente coerente com a tese.

Para a garantia da lógica e da coerência do texto dissertativo, é fundamental que apresente uma determinada estrutura – introdução, desenvolvimento, conclusão –, entretanto, não se trata, apenas, de três partes da redação, mas da sequência de um raciocínio planejado. Este será dedutivo, se apresentar a tese na introdução, seguida dos argumentos. Será indutivo, se, primeiro, aparecerem as fundamentações, para, só no final, ficar explícito o ponto de vista do autor.

TEXTOS NARRATIVOS

Narrar é representar ideias por meio de fatos organizados numa linguagem específica que lhes dê forma e sentido, no intuito de sensibilizar o leitor para uma maior e melhor compreensão do homem e da vida.

A produção do texto narrativo pressupõe a construção de um enredo baseado em fatos que se modificam no tempo, a criação de personagens que vivenciam os fatos, num determinado espaço, e a instituição de um narrador que, a partir de um ponto de vista, organiza todos esses constituintes. Um projeto narrativo deve, também, objetivar o emprego da linguagem enquanto matéria da construção formal e projetar os fatos narrados não como um fim em si mesmos, mas como suporte de ideias que os transcendem.

Assim, não basta reproduzir ou inventar alguns acontecimentos, colocando-os em sequência linear e em linguagem gramaticalmente correta, ignorando que o objetivo da proposta está, sobretudo, no seu uso particular enquanto o objeto instaurador de uma realidade que só, e exclusivamente, por ela é criada. A inventividade se pauta pelo dizer muito mais do que pelo imaginar. Portanto, não basta pensar uma história, é preciso criá-la em palavras. É da seleção, ordenação e imagística das palavras que resulta o trabalho criativo. Na literatura, as palavras não são um meio, mas um fim em si mesmas, importando menos o que dizem e mais como dizem. É no modo de realização que reside a grandeza ou o fracasso do texto literário.

PROVA DE REDAÇÃO 2015

INSTRUÇÕES GERAIS

I. **Dos cuidados gerais a serem tomados pelos candidatos:**

1. Leia atentamente as propostas, escolhendo **uma** das três para sua prova de Redação.
2. Escreva, na primeira linha do formulário de redação, o número da proposta escolhida e dê um título ao texto.
3. Redija seu texto à tinta (em preto).
4. Apresente o texto redigido com letra legível (cursiva ou de forma), em padrão estético conveniente (margens, paragrafação etc.).
5. **Não** coloque o seu nome na folha de redação.
6. Tenha como padrão básico o mínimo de 30 (trinta) linhas.

II. **Da elaboração da redação:**

1. Atenda, com cuidado, em todos os seus aspectos, à proposta escolhida. A redação que não atender à proposta (**adequação ao tema e ao gênero de texto**) será atribuída nota zero.
2. Empregue **nível de linguagem** apropriado à sua escolha.
3. Estruture seu texto utilizando **recursos gramaticais** e **vocabulário** adequados. Lembre-se de que o uso correto de pronomes e de conjunções mantém a **coesão** textual.
4. Seja **claro** e **coerente** na exposição de suas ideias.

PROPOSTA I

DISSERTAÇÃO

PROPOSTA I – DISSERTAÇÃO

Leia o editorial, procurando apreender o tema nele desenvolvido. Em seguida, elabore uma dissertação, na qual você exporá, de modo claro e coerente, suas ideias acerca desse tema.

Não é de hoje que se aventa a ideia de destinar às mulheres um espaço segregado no transporte público como forma de protegê-las dos lamentáveis episódios de assédio sexual. Tampouco são novos, contudo, o fracasso e as limitações desse tipo de política.

Ainda no início do século 20, algumas cidades do Japão estabeleceram, em seus sistemas de trens, vagões reservados ou exclusivos. Até hoje, porém, registram-se milhares de casos de violência sexual no transporte público do país.

Experiências mais recentes em outros lugares do mundo também ficaram muito aquém do desejado. A socióloga Amy Dunckel Gralia acompanha a cidade do México desde o começo dos anos 2000.

Naquele momento, as autoridades reconheceram que, por causa do perigo a que estavam expostas – um problema em si –, as mulheres sofriam restrições em seu direito de participar da vida urbana.

Na tentativa de melhorar esse cenário, instituiu-se o transporte segregado inclusive em ônibus e táxis. A violência de gênero, no entanto, permaneceu. Em 2008, uma pesquisa constatou que 80% das mulheres tinham sofrido algum tipo de abuso sexual, no transporte público, nos doze meses anteriores.

Até mesmo São Paulo, onde a Assembleia Legislativa, recentemente, aprovou projeto que obriga o metrô e a CPTM a terem vagões exclusivos para mulheres, já teve experiência similar nos anos 1990.

Depois de receber um abaixo-assinado, a CPTM aderiu ao transporte segregado. Não foi só violação ao princípio constitucional da igualdade de gêneros que levou ao fracasso da iniciativa. Também se impôs a realidade: num sistema sobrecarregado, é operacionalmente problemático restringir vagões a um grupo de pessoas.

A situação tornou-se mais grave com o passar dos anos. O transporte público paulistano sobre trilhos, hoje, opera no limite de sua capacidade – e já são muitas as dificuldades para garantir a idosos, gestantes e deficientes o embarque prioritário nos horários de pico.

Seria melhor, portanto, buscar outro modelo. Na própria Cidade do México e em Londres, têm gerado bons resultados projetos destinados a deixar as mulheres mais confortáveis quando precisam reportar casos de violência sexual.

Treinamento de policiais, para lidar com esse tipo de denúncia, unidades de atendimento nas estações e campanhas que reforçam o direito de viajar sem assédio colaboram para reduzir a quantidade de agressões e aumentar a notificação dos crimes. Ampliar o monitoramento por câmeras também ajudaria a inibir certos abusos.

Aos olhos do governo, talvez os vagões rosa tenham uma vantagem: sua implantação é mais simples. A sociedade, entretanto, não pode aceitar meros paliativos.

(**Folha de S. Paulo**, 12/07/2014)

COMENTÁRIO DA PROPOSTA I

O editorial da *Folha de S. Paulo* toca em um problema de dupla face ainda existente no Brasil principalmente nas grandes cidades: o desrespeito à mulher. Aproveitando-se do aglomerado de pessoas em transportes públicos, o preconceito machista toma formas agressivas bastante desagradáveis, concretizando-se em atos libidinosos nos ônibus e metrôs. Já na introdução, o texto afirma a inutilidade de medidas tomadas pelo governo de, nessas circunstâncias, separar as mulheres dos homens.

Os parágrafos seguintes mostram o fracasso de tentativas desse tipo no Japão e na Cidade do México, com dados estatísticos preocupantes. A experiência em São Paulo, nos anos 1990, que determinou vagões exclusivos para mulheres no transporte público também não teve êxito, pois, além de infringir o direito constitucional à igualdade de gêneros, tornava muito difícil reservar vagões para elas nos horários de pico, quando gestantes, idosos e deficientes devem ter direito a embarque prioritário.

Experiências mais bem sucedidas, como as de Londres, foram aquelas que garantiram às mulheres seu direito a serem ouvidas, terem suas denúncias registradas e contarem com monitoramento de câmeras. "Treinamento de policiais", "unidades de atendimento nas estações e campanhas" de esclarecimento são iniciativas que podem ter resultados.

A tese do texto reforça a ideia, já exposta no início, de que a criação de um espaço de segregação feminina é destinada ao fracasso, entretanto acrescenta que esse tipo de política é preferido por ser mais fácil de executar, como toda ação paliativa. A última frase lança uma responsabilidade sobre a sociedade, conclamando seu papel de resistência.

O tema do editorial leva o candidato a voltar-se para a história da cultura brasileira, essencialmente alicerçada no patriarcalismo do tempo colonial, quando mulheres não tinham espaço na tomada de decisões, a não ser as que dissessem respeito aos afazeres domésticos. Relembrar seu papel de seres inferiorizados pelo pai/marido não é difícil, nem mesmo recordar seu percurso na luta pelo acesso à educação e ao mercado de trabalho. Mais complicado para o autor da dissertação é escrever sobre o paradoxo dos últimos anos no Brasil, quando os homens, mesmo que reconhecendo, a

contragosto, a ascensão social da figura feminina fora do lar, no campo da sexualidade ainda se consideram superiores, a ponto de coisificá-las na superlotação do transporte público, aproveitando-se de uma situação que lhes oferece pretexto. A dicotomia preconceito cultural/assédio sexual, o abstrato de um machismo que lembra passado e o concreto de uma atitude desrespeitosa que é flagrada no presente configuram o núcleo de um problema que não merece, apenas, paliativos. E é à sociedade, como um todo, que cabe enfrentar a situação.

REDAÇÃO 1
Estágio terminal

Letícia Belucio de Souza

Fruto de uma cultura judaico-cristã, a sociedade brasileira carrega consigo suas raízes patriarcais, as quais refletem um cenário contemporâneo problemático. Vistas, desde sempre, como objetos de submissão ao homem, as mulheres sofrem as consequências de tal tratamento. No ano de 2014, por exemplo, diversas denúncias de estupros no transporte público vieram à tona e trouxeram um questionamento: será que a exclusividade do vagão feminino é a melhor forma de impedir o assédio sexual dessas guerreiras históricas?

Sabe-se que a luta feminista para conquistar direitos de igualdade e liberdade aparece de maneira crescente. Do voto a elevados cargos, as mulheres mostram-se verdadeiras vencedoras. No entanto, a implantação de vagões segregacionistas em trens e metrôs vai contra essa batalha, ao propor que se reduzam a uma imagem frágil que necessita de cuidados especiais.

À luz de Nietsche, em seu livro "A genealogia da moral", esta é fruto da educação. Se os valores morais da sociedade contemporânea estão afetados, a resposta é simples: basta investir na educação. Infelizmente, em um país com tantos jovens em formação, o que seria simples torna-se trabalhoso e ignorado.

Reformar o sistema educacional brasileiro seria um grande passo, mas é lamentável saber que o problema toma proporções maiores. Algumas leis deixam a desejar, principalmente aquelas referentes à violência sexual. Além disso, a ação governamental é ineficaz e ignora o que realmente deve ser feito. A implantação dos vagões, por exemplo, é simples e menos trabalhosa, ou, em outros termos, pintar um vagão de rosa é fácil; difícil é tentar pintar um país com as cores da igualdade.

É evidente, pois, que a medida paliativa da implantação dos vagões exclusivos já demonstra fracasso, uma vez que em nada colabora para modificar a mentalidade medieval da sociedade atual. O fato é que o país se encontra

doente e precisa de remédios eficazes que promovam sua cura, tais como tornar obrigatória a educação sexual nas instituições de ensino, reformar leis de maneira a torná-las mais severas e endurecer as penalidades. Caso contrário, as complicações advindas da segregação e desigualdade podem aumentar.

REDAÇÃO 1 – ESTUDO CRÍTICO

O texto, já em sua introdução, traz uma pergunta retórica que será respondida ao longo dos parágrafos, mas que já contém as palavras-chave: vagão feminino; assédio sexual; guerreiras históricas. Na realidade, este é o problema que causa impacto: como e por que a luta feminista por direitos de igualdade e liberdade, por parte de mulheres corajosas e decididas, não consegue vencer os limites impostos por uma sociedade carregada da herança patriarcal que as reduz a imagens frágeis necessitadas de "cuidados especiais"?

Esse termo, que finaliza o segundo parágrafo traz uma ambiguidade muito significativa, pois, ao invés de merecerem dos homens admiração e respeito, "guerreiras" que são, elas se veem segregadas para não serem machucadas. Direito a voto e a elevados cargos, por meritocracia, não foram suficientes para equipará-las a eles. O candidato faz o leitor voltar à resposta já apresentada na primeira linha: as raízes do problema estão na herança ainda viva da cultura patriarcal judaico-cristã.

O terceiro parágrafo começa a desenhar uma possível solução. A ligação entre moral e educação leva à inferência de que assédio sexual e estupro são transgressões dos valores morais que justamente essa herança cristã deveria ter imposto à cultura brasileira – o que revela um paradoxo surpreendente. A educação de qualidade seria o remédio? Considerando-se um país de "tantos jovens em formação", não basta reformar escolas. É preciso reformar, também, as leis, de modo que as denúncias sejam ouvidas e os agressores, punidos. Uma frase resume a ineficácia do que foi feito, à guisa de solução – pintar vagões de transporte público com tinta rosa – quando o país carece das cores da igualdade entre os gêneros.

A conclusão reitera a ineficácia de tratar sintomas ao invés de extirpar as causas. Sendo estas abstratas, resumidas no que o candidato chama de "mentalidade medieval da sociedade atual", apenas uma somatória de ações eficazes seria medicamento para a doença do preconceito machista ainda em vigor: educação sexual nas escolas, leis mais severas e penalidades mais duras. O temor é que, sem isso, as complicações da desigualdade voltem a aumentar.

O texto cumpre a proposta e traz duas contribuições pessoais, uma advinda de leituras – o vínculo entre educação e moral (Nietzche) – que

remete ao "e-ducare", conduzir ao bom caminho, e outra proveniente de seu conhecimento de mundo – a necessidade de educação, não apenas formal, mas educação para a sexualidade nas escolas. Raízes são difíceis de arrancar e demandam esforços eficazes.

A linguagem figurada em "pintar um vagão de rosa é fácil; difícil é pintar o país com as cores da igualdade" contribui para a informatividade, entendida esta como o inusitado em um texto. Bom projeto de texto garante a coerência da argumentação.

REDAÇÃO 2
Malefícios de uma herança

Letícia Kelm

As transformações culturais e ideológicas são recorrentes na história da humanidade, fato que engendra um processo constante de causa-consequência que une passado a presente. Mesmo que os costumes sociais mudem com o decorrer do tempo, alguns resquícios permanecem, como o racismo, proveniente da escravidão, ou o anti-semitismo, oriundo do nazismo. Por mais que sejam condenados, na atualidade, ainda são praticados por alguns grupos. Uma situação análoga ocorre com as mulheres, pois os preconceitos deixados por um passado machista, que impunha inferioridade à figura feminina, ainda vigoram na sociedade. Tal situação mostra-se evidente nos casos de assédio que mulheres têm sofrido no transporte público. Essa violência provém do desrespeito para com o gênero e deve ser combatida, não apenas no metrô, mas em todos os âmbitos sociais.

Registram-se inúmeras denúncias de violência sexual no transporte público brasileiro. Tais ocorrências já foram tema de artigos, reportagens, entrevistas e todo tipo de exploração midiática, todavia a situação continua incidente. Sem fiscalização adequada e devida punição dos agressores, ela continua a ocorrer, e o número de vítimas só aumenta. As mulheres são vistas pelos agressores como fracas e inferiores, o que os estimula a continuarem com a prática. Fisicamente, elas tendem a ter menos força e, neste aspecto, surge a necessidade de proteção por parte do judiciário, como a Lei Maria da Penha. Nos outros aspectos, é importante a luta pela igualdade de gêneros. Dessa forma, o respeito à mulher seria ampliado. A denúncia é o primeiro passo. O segundo é que se faça cumprir a lei e que o criminoso seja punido.

O treinamento de policiais para lidar com esse tipo de denúncia, campanhas, maior quantidade de câmeras nas estações são medidas que auxiliam no combate ao assédio sexual no transporte público, contudo essa é só a ponta do iceberg. O machismo, o abuso e o desrespeito não ocorrem

apenas nos metrôs, mas diminuí-los nesse espaço já é o começo para tentar erradicá-los em âmbitos maiores. Destinar à mulher um espaço segregado, com a finalidade de protegê-la, além de apresentar limitações, reforça a ideia de que ela deve esconder-se para evitar o assédio, quando, na verdade, os homens é que devem respeitá-la. É esse ideal que deve nortear a sociedade, pois tirar as potenciais vítimas de perto de agressores não impedirá o crime, apenas diminuirá suas possibilidades naquele local.

O problema requer medidas imediatas do governo e das vítimas, pois, se ignorado, tais ocorrências podem se tornar ainda mais frequentes. Repudiar e lutar contra esses assédios no transporte devem ser considerados não apenas como a solução, mas como o início de uma batalha contra os preconceitos deixados pelo passado.

REDAÇÃO 2 – ESTUDO CRÍTICO

A introdução do texto trabalha com uma relação interessante: transformações históricas dentro de um esquema de causalidade, pois cultura e ideologia não estão livres de resquícios do passado. Essa premissa explica não só preconceitos raciais e xenofóbicos, como discriminações ainda em vigor, a exemplo, a machista, herança de séculos anteriores evidente no assédio sexual contra as mulheres no Brasil.

Dado o contexto, torna-se fácil compreender as ocorrências de desrespeito à mulher, no transporte público das grandes cidades, que, "sem fiscalização adequada e devida punição dos agressores", continua incidente. O candidato afirma que acontecem porque ela é vista como fraca e inferior. Esses dois adjetivos, que dizem respeito ao vigor físico e à força intelectual, precisam ser muito bem diferenciados pela justiça brasileira. Quanto à força física, há necessidade de proteção, como a lei Maria da Penha, criada para punir agressores, em geral em casos de espancamentos dentro do lar. Mas quanto à inferioridade, que mais diz respeito ao potencial de inteligência, que já provou seu poder no mercado de trabalho, inclusive em importantes empresas do país, o necessário é "luta pela igualdade de gêneros", única maneira de o respeito à mulher ser ampliado. O segundo parágrafo termina com o aceno a duas providências urgentes: denúncia das ocorrências e cumprimento da lei que prevê penalidade ao culpado.

O raciocínio, agora, volta-se para o que fazer com os relatos e como punir os agressores. Policiais devem ser preparados para registrar as denúncias, que podem ser auxiliadas pelo trabalho de câmeras em espaços públicos, porém "o abuso e o desrespeito não ocorrem apenas nos metrôs". Nesse momento do texto, o candidato toca o núcleo temático, mas considera que assédio sexual em meio de transporte "é só a ponta do iceberg". O leitor, preparado pela introdução, que aborda preconceito cultural, e pela sua vivência de mundo, sabe que ele extrapola para "âmbitos maiores". E, aqui, aparece a tese do texto: "Destinar à mulher um espaço segregado, (...) além de apresentar limitações, reforça a ideia de que ela deve esconder-se para evitar o assédio, quando, na verdade, os homens é que devem respeitá-la". O argumento é que "tirar as potenciais vítimas de perto de agressores não impedirá o crime, apenas diminuirá suas possibilidades naquele local".

O texto poderia terminar aqui, mas o autor, talvez intimidado por provas do ENEM, que requerem interferência, com sugestão de solução, acrescenta, em um último parágrafo, que são necessárias "medidas imediatas do governo e das vítimas" como "início de uma batalha contra os preconceitos deixados pelo passado".

O candidato cumpre com os requisitos de uma dissertação e encadeia as ideias sem perder seu objetivo, o que garante a progressão temática. A linguagem demonstra escolha de palavras, o que garante seu bom nível. Percebe-se, por exemplo, que termos bem empregados, como "recorrentes, ocorrências, resquícios, decorrer, oriundo, âmbitos, midiática, incidente, erradicar, nortear, repudiar" não são comuns na média das redações de vestibular. O título extrai do texto seu núcleo temático, lembrando ao leitor que "vagão rosa" é consequência.

REDAÇÃO 3
Segregação não é a solução

Bruna Leonel de Biagi

O número de casos de assédio no transporte público, no Brasil e em outros países, reflete a desigualdade de gênero e a opressão às mulheres presentes em sociedades de várias nacionalidades. Países como Japão e México adotaram, como medida, o uso de vagões exclusivos, porém a violência continuou ocorrendo.

Além de haver segregação e restrição da liberdade de participação na vida urbana, de locomoção em meios de transporte convencionais, esse tipo de medida reforça uma culpabilização da vítima e naturalização do comportamento dos agressores. Também não impede que os abusos ocorram em outros ambientes. Os vagões exclusivos funcionam muito mais como maquiagem do problema que como verdadeira solução.

As mulheres, muitas vezes, são consideradas culpadas pelo assédio. Pessoas que ouvem relatos das vítimas simplesmente procuram uma justificativa para o fato, até considerando que não houve violência. Além de a sofrerem, elas são consideradas culpadas ou silenciadas. Grande parte dos casos não são denunciados e, se o são, não são solucionados. As justificativas para os abusos sempre são o comportamento da mulher ou a afirmação de que se trata de algo natural para o homem.

O Brasil é um país com grande desigualdade de gênero, com uma educação sexista e uma sociedade repressora em relação às mulheres. Durante muitos séculos, em todas as partes do mundo, elas eram consideradas propriedade masculina. Não tinham espaço na ciência, na literatura e nenhuma liberdade sexual. Nos dias atuais, há resquícios dessa opressão na sociedade brasileira.

A capacidade feminina de realizar certos trabalhos ainda é pouco considerada, pois meninas foram ensinadas a serem gentis e delicadas,

parecerem agradáveis e, ao mesmo tempo, serem reservadas. Depois da adolescência, ao iniciarem sua vida sexual, tinham sua liberdade limitada, e o sexo só podia ser considerado em função da aprovação masculina. Os homens, ao contrário, não são ensinados a ter dependência da aprovação feminina e sua liberdade sexual é muitas vezes maior. Isso apenas gera a ideia de propriedade que têm sobre o corpo da mulher.

Abusos são frutos de uma educação sexista. Mudança realmente efetiva seria uma socialização igualitária entre homens e mulheres e uma maior conscientização das vítimas para lutarem por seus diretos e se livrarem do peso da culpa imposto pela sociedade. A curto prazo, a melhor solução seria incentivar as denúncias, ouvi-las e resolvê-las.

REDAÇÃO 3 – ESTUDO CRÍTICO

O uso de vagões exclusivos não inibiu o assédio sexual, no transporte público, em alguns países que implantaram a medida, além do Brasil. Essa ideia inicial anuncia inutilidade da iniciativa diante da "desigualdade de gênero" ainda presente.

O texto prossegue com a afirmação de que, além de "segregação e restrição da liberdade de participação na vida urbana" o vagão rosa serve, apenas, para mascarar o problema, reforçando a "culpabilização da vítima" e a "naturalização do comportamento dos agressores".

Essa culpabilização é mais explicada na sequência, quando o candidato alude a uma atitude comum entre as pessoas que ouvem o relato da mulher: ou "procuram uma justificativa para o fato" ou consideram que não houve violência. Neste momento, o texto relembra considerações levantadas pela mídia, diante dos resultados da pesquisa do IPEA, em fins de 2014, quando se deu ênfase à culpabilização das vítimas. Segundo os dados estatísticos apresentados, nos casos de estupro, os homens as consideram propositadamente provocadoras. O pior de atitudes como essa, é que a sociedade preconceituosa, que acaba por fazer entender que assédio sexual é "algo natural para o homem", as leva a silenciarem.

O quarto parágrafo afirma ser o Brasil um país de "desigualdade de gênero, com uma educação sexista e uma sociedade repressora em relação às mulheres". Lembra que elas, silenciadas durante muitos séculos como propriedade masculina, "não tinham espaço na ciência, na literatura e nenhuma liberdade sexual". Neste ponto, o candidato leva o leitor à inferência de que, hoje, elas são escritoras e pesquisadoras, têm liberdade sexual, mas, do ponto de vista masculino, são presas fáceis. Isso se deveria à educação familiar, que ensina as meninas a serem reservadas, "gentis e delicadas" e "parecerem agradáveis" e, aos meninos, diferentemente, a serem independentes de qualquer aprovação?

A conclusão do texto reafirma a educação sexista e a possibilidade de mudança apenas se houver não só "uma socialização igualitária entre homens e mulheres", mas a luta destas por seus direitos de serem ouvidas, de terem suas denúncias registradas e resolvidas. Fica para o leitor que o maior direito é o de não ter culpa.

A dissertação revela um candidato consciente da realidade, bem informado e desembaraçado na expressão de suas ideias. O quarto e quinto parágrafos trazem duas contribuições pessoais: a referência ao silêncio das mulheres na Ciência (a primeira médica do mundo fez a faculdade vestida de homem) e na Literatura (as romancistas do século XIX e primeira metade do XX assinavam o nome do marido, a exemplo, Sra. Leandro Dupré, autora de Éramos Seis) e ao tipo de educação reservado às meninas nas famílias mais antigas.

O projeto de texto faz-se sentir no encaminhamento do raciocínio, que finaliza com verbos no condicional, isto é, com a consciência de que "mudança" e "solução" dependem de iniciativas importantes que ainda não foram tomadas. O "SE" permanece.

REDAÇÃO 4

Desproteção rosa

Juliana Fernandes Medeiros

A violência contra o sexo feminino é um fato histórico, que passou a ser combatido veementemente a partir do século XX. Se, antes, a mulher era meramente submissa ao marido e às tradições, ela tornou-se essencial no mercado de trabalho e conquistou direitos de igualdade em relação ao homem. Em oposição ao quadro de vitórias femininas, todavia, a visão da suposta inferioridade da mulher permanece forte, dados os diversos quadros de agressões e assédio sexual. Nesse ínterim, surge a proposta do vagão rosa, o qual, ao segregar os sexos no transporte público, visa à proteção da mulher, sem, contudo, combater a mentalidade machista e a falta de estrutura de apoio a ela. Além disso, vai contra a conquista constitucional de igualdade entre gêneros, aderindo à atual culpabilização da vítima.

Uma vez que o machismo existe há séculos, nas mais diversas civilizações, sua manutenção na sociedade deve-se à educação transmitida para as gerações mais novas. A agressão de marido contra a esposa, em casa; o assédio sexual que tantas mulheres sofrem fora do lar e a ideia de que os homens são racionais, enquanto elas são só emocionais, criam uma mentalidade errônea de superioridade masculina. Tal educação machista, dessa forma, deixa arraigados os preceitos de "sexo frágil", os quais as levam a sofrer abusos, diariamente, no transporte público e a não lutar contra isso.

Outro fator que propaga a humilhação da mulher é a falta de estrutura para a sua proteção, e para o relato de casos de agressão física ou moral. Ainda que haja delegacias da mulher, locais para denúncias e centros de apoio, poucas são as unidades de atendimento nas estações de transporte público, onde há frequentes constrangimentos quanto à violência sexual. Além, disso, a maioria dos policiais estão despreparados para agir em tais casos. A mulher, desrespeitada e violentada, devido à falta de apoio, é levada a acreditar que a melhor solução é esconder-se do perigo – em vagões de transporte exclusivos, por exemplo – e não, combatê-lo.

A proposta dos vagões de exclusividade feminina ainda ignora os direitos constitucionais da igualdade de gêneros, ação que gera um mecanismo de culpabilização da vítima. Como a ideia propõe uma segregação espacial para, na teoria, combater o assédio sexual, a mulher não só sofre restrições na participação e na mobilidade urbanas, pois tem seu direito de ir e ver restringido, como também torna-se culpada por sofrer assédio em vagões não exclusivos. O vagão rosa fortifica, consequentemente, a pesquisa do IPEA segundo a qual 63% da população vê a mulher como responsável em caso de estupro, ao culpá-la ainda mais pelas injustiças às quais é submetida em trens e metrôs.

O vagão restrito ao uso feminino foi uma das formas encontradas de se diminuir a igualdade conquistada pela mulher, protegendo-a, de maneira paliativa, ao esconder os reais problemas. Com isso, o machismo permanece, assim como a falta de estrutura de apoio a ela. Cria-se, outrossim, um mecanismo de desobediência à Constituição com o desrespeito à igualdade entre os gêneros, fomentando a culpabilização das vítimas. A mulher, portanto, continua desprotegida devido à ideologia além do vagão rosa, enquanto o sistema desigual é beneficiado ao ser ignorado.

REDAÇÃO 4 – ESTUDO CRÍTICO

A introdução do texto, cumprindo fielmente o que se espera de um parágrafo de abertura dissertativa, antecipa ao leitor ideias que serão trabalhadas no desenvolvimento: a violência contra a mulher como um fato histórico; o combate a essa situação a partir do século XX, quando ela conquista vitórias, principalmente no mercado de trabalho; a emergência dessa visão de sua inferioridade; quadros de assédio sexual; a iniciativa do "vagão rosa", ao segregá-la sob a justificativa de proteção, mas "contra a conquista constitucional de igualdade entre gêneros, aderindo à atual culpabilização da vítima".

O segundo parágrafo atribui à educação machista, ainda atual, a noção de "sexo frágil", que faz da mulher um ser considerado inferior, privado da "racionalidade" masculina e, por isso, vulnerável às diferentes formas de agressão dentro e fora de casa. O terceiro alerta para a falta de estrutura para sua proteção, em uma sociedade que não se preparou para atendê-la em suas queixas e relatos. Não só as delegacias da mulher são insuficientes, como locais onde se acotovelam multidões, como estações de transporte público, não contam com profissionais preparados para registrar as denúncias de abusos. O resultado é que essa falta de apoio a leva a esconder suas queixas ou a "esconder-se" em vagões exclusivos, nem por isso menos discriminatórios.

O texto prossegue, agora, com considerações sobre os vagões rosa. O candidato é firme ao considerá-los, além de segregadores, inconstitucionais no que tange à igualdade de gêneros prevista em lei. O fato de haver isolamento espacial nos trens, cerceando o "direito de ir e vir" da mulher, reforça sua culpabilidade, detectada pela pesquisa do IPEA, em fins de 2014, segundo a qual, em caso de estupro, muitos homens veem-na, não como vítima, mas como culpada.

A conclusão do texto é coerente com toda a argumentação. Apenas paliativo, o vagão exclusivo para mulheres somente serve para esconder os reais problemas, além de infringir os direitos igualitários entre os gêneros. Se o machismo e a falta de apoio a elas permanecem, a "ideologia" que desconsidera as conquistas femininas beneficia o "sistema desigual".

O texto, de considerações bem encadeadas, o que garante sua progressividade, em nenhum momento perde o foco. A ideia de restrição espacial, vista como segregação, convence o leitor de que impedir problemas de assédio sexual em alguns trens de subúrbio não é solucioná-los, nem mesmo diminuir a carga de vulnerabilidade que pesa sobre as mulheres, culpadas por serem tão frágeis em espaço público.

A contribuição pessoal do candidato, além da boa organização do raciocínio, está em lembrar a divulgação da pesquisa do IPEA, que mostrou a conveniência masculina de atribuir os casos de estupro à deliberada provocação das roupas femininas. O jogo entre vitimização e culpabilização subjaz ao texto, que sabe mostrar um mecanismo que finge proteger as mulheres, quando elas vão e voltam do trabalho – conquista feminina apontada na introdução – o que garante boa estrutura dissertativa.

De raciocínio indutivo, a tese, muito clara como última frase, lembra ao leitor uma realidade pouco discutida, mas muito flagrante: "A mulher, portanto, continua desprotegida (...), enquanto o sistema desigual é beneficiado ao ser ignorado".

REDAÇÃO 5

Marcha das vadias

Barbara Félix dos Santos

A Constituição Brasileira de 1988 é clara: todos são iguais perante a lei. O princípio isonômico é fundamental em uma democracia moderna, sendo criado a fim de que qualquer distinção entre os diversos grupos sociais seja abolida de modo pleno e todos possam usufruir dos mesmos direitos. No entanto, os preceitos do modelo patriarcalista, o qual a sociedade brasileira sustentou, têm superado todas as conquistas civis, e a desigualdade entre os gêneros ainda permanece constante no cotidiano. Isso explica a recente política de segregação espacial das mulheres em transportes públicos, como no metrô, com os "vagões rosa", visto que, embora tenha sido adotada para que seu conforto fosse preservado, apenas reafirma sua fragilidade perante o homem, além de atribuir a elas a culpa dos casos de assédio sexual.

A repressão da mulher está presente desde os tempos mais remotos da civilização. Na antiga Grécia, as famosas mulheres de Atenas já eram vistas como elementos inferiores, por serem supostamente destituídas de qualquer capacidade humana valiosa e, portanto, deveriam ser submetidas ao poder do homem, além de serem privadas de seus direitos como cidadãs. A difusão da ideologia da supremacia masculina foi profundamente incorporada, e a inferiorização da capacidade feminina atingiu um caráter extremo: a coisificação do seu corpo. A mulher é vista como um objeto de satisfação sexual do homem, um ser que deve ter um espaço de atuação restrito ao ambiente doméstico, distante do mercado de trabalho, por ser este privilégio apenas da participação masculina. Nesse contexto, o movimento feminista, com passeatas como a "Marcha das vadias", emergiu como reação à subvaloração da mulher, e suas conquistas foram determinantes para sua integração social quase plena. Porém, em certos momentos, essa evolução sofre um verdadeiro retrocesso e, novamente a postura machista prevalece. É o caso da criação do "vagão rosa" no metrô. É incontestável a essência positiva

do objetivo de proteger a mulher contra os possíveis constrangimentos ou abusos, mas tal postura apenas reafirma sua fragilidade perante o homem, pois não promove um embate a fim de que os crimes sofridos por ela sejam discutidos ou exterminados. Pelo contrário, separá-la em um ambiente público é uma maneira "eufêmica" de reafirmar que essa postura do homem é natural e, portanto, cabe à mulher ser punida e não, o agressor.

Essa questão leva a um debate importante sobre a culpabilidade da mulher perante os crimes sexuais sofridos por ela. É comum (e sem qualquer fundamento), na sociedade brasileira, o julgamento prévio da moral de uma mulher, baseando-se somente em seu modo de vestir. Também é comum o argumento de que, por estar usando saia curta ou vestido decotado, "está pedindo para ser estuprada". Tal ideia é ilógica e desprovida de qualquer sentido racional. A culpa de um crime jamais deve ser atribuída à vítima, mas, sim, ao seu executor. Essa atitude isenta o criminoso de sua culpa e, ainda, banaliza a gravidade do ato, pois o caracteriza como "comportamento inerente à natureza do homem".

A segregação da mulher é uma prática baseada em intenções positivas, mas seu efeito é diametralmente oposto, visto que vai de encontro à luta pela igualdade plena entre os gêneros e ao princípio isonômico da Constituição Brasileira.

REDAÇÃO 5 – ESTUDO CRÍTICO

"Preceitos do modelo patriarcalista, o qual a sociedade brasileira sustentou, têm superado todas as conquistas civis, e a desigualdade entre os gêneros ainda permanece constante no cotidiano". Essa frase do parágrafo introdutório, em meio às afirmações de que a Constituição brasileira propõe o princípio de que "todos são iguais perante a lei" – fundamento da democracia –, mas de que, paradoxalmente, foi implantada uma "recente política de segregação espacial das mulheres em transporte públicos" antecipa a gravidade do problema a ser discutido no texto. Com a justificativa de conforto e proteção, os vagões rosa são uma forma de culpabilizá-las pelos assédios sexuais.

O segundo parágrafo lembra a repressão feminina desde o passado grego e a difusão da ideia de supremacia masculina, que se difunde e se incorpora a culturas que evoluem com o tempo, mas continuam a inferiorizar a mulher. O candidato dá, então, uma contribuição pessoal, ao apontar a consequência: "coisificação do seu corpo". Essa ideia é muito importante para explicar, mas não, justificar o assédio sexual nos ônibus e metrôs.

Nesse ponto, o candidato poderia ter aberto novo parágrafo, pois passa a comentar o movimento feminista, que, lutando, bravamente, contra a "subvaloração da mulher", teve sucesso com a integração social desta, mas, paradoxalmente, ainda não consegue evitar retrocessos incompreensíveis. É o caso da "postura machista" responsável por agressões de caráter sexual em ônibus e metrôs, que levaram autoridades a criar um vagão feminino, que, ao invés de solução para o problema, apenas fragiliza e culpabiliza a mulher, implicitamente afirmando que a postura agressiva é "natural" do sexo masculino. Segregá-la significa, simbolicamente, puni-la.

No terceiro parágrafo, insere uma contribuição pessoal, ao lembrar a pesquisa do IPEA de fins de 2014, que ofereceu dados sobre o que pensam os homens das mulheres em caso de estupro. Um grande número atribui a elas a culpa por usarem roupas provocantes. Essa visão, segundo o texto, "banaliza a gravidade do ato, pois o caracteriza como 'comportamento inerente à natureza do homem'".

A conclusão afirma a intenção positiva dos que imaginaram e puseram em prática um vagão rosa, mas lembra o seu efeito "diametralmente oposto,

visto que vai de encontro à luta pela igualdade plena entre os gêneros e ao princípio isonômico da Constituição Brasileira".

O texto é farto em argumentos. Mostra que o autor vai a um deslocamento espacial e temporal, para colocar suas razões, aproveitando, também conhecimentos advindos de leituras. Não precisaria ter citado "a marcha da vadias", que batiza o texto, pois o título deve obedecer, sempre, ao núcleo temático, mas isso não desvaloriza seu poder de fundamentação. Boa linguagem e raciocínio lógico garantem a coesão frasal e a progressividade das ideias, consequentemente, a clareza da redação e a adesão do leitor.

PROPOSTA II

DISSERTAÇÃO

PROPOSTA II – DISSERTAÇÃO

Leia com atenção os textos seguintes:

I. *O planejamento urbano, sobretudo nos grandes centros, deve incentivar a desaceleração do transporte pessoal, criando todas as condições para o aperfeiçoamento e aprimoramento do sistema de transporte coletivo. O automóvel, aspiração de tantos, em pouco tempo deixará – felizmente – de condicionar as edificações urbanas.*

II. *Desde que se adotou o uso do transporte pessoal como referência para o planejamento urbano, a necessidade urgente dos grandes centros é a criação de sistemas de engenharia viária que garantam ao cidadão o direito de transportar-se em veículo próprio, sendo o transporte público uma opção pessoal.*

A partir do que dizem os textos I e II, que apresentam diferentes visões de uma mesma questão, escreva uma dissertação em prosa, na qual você escolherá a visão que lhe parece mais acertada e argumentará em favor dela.

COMENTÁRIO DA PROPOSTA II

A Proposta II de produção de dissertação apresenta dois textos sobre um mesmo assunto: planejamento e mobilidade urbanos. Ambos discutem, brevemente, a temática do uso do transporte coletivo ou pessoal e suas correspondências. O tema tem sido debatido nas instâncias governamentais responsáveis pela organização do transporte nas cidades, que crescem rapidamente e demandam novas propostas de mobilidade aos cidadãos. Órgãos não governamentais também discutem a questão e elaboram planos para reduzir os problemas que as sociedades têm enfrentado no deslocamento da população, na zona urbana.

O Texto I defende a tese de que o planejamento urbano, nos grandes centros, deve incentivar a desaceleração do transporte pessoal e aprimorar o sistema de transporte coletivo. Para tal, há a necessidade do aperfeiçoamento e do aprimoramento desse sistema, que, como sabemos, está muito aquém de poder sanar os entraves ocasionados pela falta de opções de transporte ou pela deterioração de veículos coletivos, dentre outros, visto que o cidadão tem o direito de receber um serviço adequado.

Os argumentos em defesa dessa tese são corroborados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n. 12.587, de 03/01/2012), que propõe a "integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município" e, ainda, objetiva "contribuir para o acesso universal à cidade", propiciando condições para que isso ocorra.

Por outro lado, o Texto II defende a tese de que o planejamento urbano, nos grandes centros, deve garantir ao cidadão o direito de transportar-se em veículo próprio. Ultimamente, tem havido, em algumas ocasiões, uma política de incentivo à aquisição do carro próprio, por meio do IPI (Imposto sobre Produto Industrializado) reduzido; quando não, os indivíduos são atraídos pelo conforto propiciado pelos avanços tecnológicos, sobretudo no setor de automotivos.

A pressa que os trabalhadores têm para chegar ao local de trabalho, aliada à falta de meios suficientes de transporte coletivo ou mesmo à péssima qualidade da maior parte deles, faz com que os cidadãos optem por transporte pessoal, exigindo, assim, que as vias públicas lhes permitam circular com segurança. Exercem, dessa forma, o direito de ir e vir da maneira que preferirem.

A principal oposição entre os textos ocorre no âmbito da forma de transporte: coletiva ou pessoal. Os textos-base provocam uma reflexão sobre a questão. Se mobilidade é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, seja com transportes coletivos ou individuais, teria que haver maior atenção à questão nas discussões sobre políticas públicas. Esse é um grande desafio das cidades contemporâneas, em todas as partes do mundo. Algo precisa ser feito, com urgência, pois as grandes cidades brasileiras estão tendo aumento populacional acelerado, bem como crescimento do número de automóveis, devido, principalmente ao aumento do poder aquisitivo da classe C, em 2013 e 2014.

Os candidatos ao vestibular deverão assumir uma posição clara e argumentar a seu favor, qualquer que seja sua opção. Poderão discutir sobre os prós e os contras de cada uma das formas de solução para os problemas de transporte, mencionar projetos de edificações com estacionamentos no térreo, ou, ainda, criticar as políticas públicas sobre o assunto. Por exemplo, poderão sugerir boas práticas de transportes coletivos integrados, que melhorem a qualidade de vida dos trabalhadores, ou seja, a chamada mobilidade urbana sustentável. Esta envolve a implantação de sistemas sobre trilhos, como metrôs, trens e bondes modernos (VLTs), ônibus "limpos", com integração a ciclovias, esteiras rolantes e elevadores de grande capacidade.

Vestibulandos bem informados sobre as constantes queixas do brasileiro que mora na periferia sobre o tempo gasto para chegar ao trabalho, principalmente em um momento em que o Brasil precisa aumentar sua produtividade, terão oportunidade de dar sua contribuição pessoal. O tema é bastante abrangente e atual.

REDAÇÃO 6

O coletivo é a solução

Kelly Cristina Passos Costa

O capitalismo buscou convencer as pessoas de que o automóvel é um símbolo de sucesso e um componente indispensável a uma vida plena e feliz. E obteve sucesso no seu objetivo, já que, em diversos países, esse é o principal meio de transporte. No entanto, um entrave tem se apresentado ao desejo inesgotável de lucros recordes por parte das grandes empresas automobilísticas: a incapacidade dos centros urbanos de sustentar o modelo de transporte individual, em detrimento do coletivo. O caos instaurado nas cidades que adotam esse meio de locomoção é indício da urgência de uma mudança de mentalidade.

São Paulo é um exemplo emblemático dessa realidade. Seu desenvolvimento industrial contou com a entrada de capital estrangeiro e a instalação de grandes montadoras em seu território sob a condição de que o governo incentivasse o rodoviarismo. Mas, em um espaço urbano que cresceu sem planejamento, não foram necessários mais do que cinquenta anos para perceber que esse é um modelo falido. Seus índices de congestionamento, entre os maiores do planeta, já incapazes de serem amenizados pelo sistema de rodízio obrigatório e os demais problemas advindos dessa realidade não deixam dúvidas de que urge uma mudança no planejamento urbano. Está evidente a importância do aprimoramento do transporte coletivo.

Nesse sentido, a análise dos resultados da implementação de medidas recentes nessa metrópole sugere um caminho a ser seguido por cidades marcadas por esse cotidiano. A circulação de ônibus em faixas exclusivas demonstrou ser capaz de tornar a locomoção mais eficiente. A expansão desse modelo, por sua vez, além de contribuir para a redução de automóveis circulantes, contribui para diminuir a poluição ambiental.

Outra alternativa é o transporte metroviário. Cidades europeias, com frequência, são associadas a um ideal a ser seguido nesse quesito. É inegável

a eficácia desse modelo para a dinamização da circulação em grandes centros. No entanto, vale ressaltar que nem sempre essa alternativa é viável diante dos custos representados por sua instalação. Em países subdesenvolvidos, a adoção desse meio em grande escala é uma realidade ainda distante.

Diante dos entraves e prejuízos econômicos e sociais gerados por uma mentalidade individualista, é, pois, insustentável o sistema de transporte pessoal, sobretudo em cidades populosas. Uma mudança de postura dos cidadãos associada a pressões por políticas de transporte coletivo, a serem implementadas pelas esferas federal, estadual e municipal, são inevitáveis para a melhora da realidade caótica de grandes centros urbanos.

REDAÇÃO 6 – ESTUDO CRÍTICO

A redação "O coletivo é a solução" já no título mostra a posição assumida em defesa do transporte público. Faz um breve histórico de como o país chegou aos problemas que motivam, hoje, uma posição em favor da coletividade como solução até certo ponto urgente para o caos instaurado nas grandes cidades, que adotam o automóvel – individual – como meio principal de transporte.

No segundo parágrafo, há o exemplo da cidade de São Paulo, em que foi incentivado o "rodoviarismo". Sabemos que, ao ser instalada a indústria automobilística no Brasil, em 1956, o rodoviarismo ganhou impulso, liquidando definitivamente as ferrovias. O argumento, portanto, fundamenta a necessidade de se rever o modelo de transporte, pois, em cinquenta anos, os congestionamentos de veículos e as alternativas para amenizá-los (o rodízio de carros, por exemplo) não se mostram eficazes.

Algumas medidas, como a circulação de ônibus em faixas exclusivas, nas grandes metrópoles, amenizam o problema, mas não o resolvem. Além disso, há que se pensar na questão ambiental, nos poluentes despejados no ar pelos veículos automotores.

O texto aponta para o exemplo positivo de cidades europeias, que utilizam o metrô, mas comenta que é uma hipótese ainda distante no Brasil, devido ao seu alto custo econômico. Algumas, sim, já o adotam, mas, quando é o caso, faltam condições para sua ampliação.

Enfim, a argumentação se dirige à necessidade de uma mudança de mentalidade dos governantes e da população, mesmo que esta obtenha avanços pela pressão aos órgãos públicos, nas esferas municipais, estaduais e federais.

Embora simples, a exposição dos argumentos é clara e coerente. O texto aponta para um posicionamento já esperado, em defesa dos transportes coletivos, pois, dificilmente, no contexto situacional atual, seria possível defender a proposta oposta.

REDAÇÃO 7

A questão do transporte

Andressa Amorim Fragoso

As cidades têm sua origem vinculada, principalmente, aos desdobramentos da Idade Média, tais quais o surgimento de burgos, o impulsionamento do comércio e também aos da Idade Moderna, como, por exemplo, o expansionismo territorial e as migrações, sobretudo por motivos religiosos. Já a urbanização foi um fenômeno posterior, o qual aconteceu de maneiras variadas nas mais diversas cidades, intensificando e acelerando o êxodo rural. Algumas cidades cresceram e se urbanizaram de modo gradual; outras desenvolveram-se macrocefalicamente e apresentam diversos problemas relacionados à vida urbana, sendo o problema do transporte um dos mais preocupantes e que exige soluções imediatas e também a longo prazo.

A "macrocefalia urbana" é um termo oriundo da Geografia e corresponde a uma característica apresentada em cidades que cresceram de modo rápido em função, principalmente, do grande contingente populacional e possuem déficits como, por exemplo, déficit em segurança, em saúde e em transportes. Em relação ao último, pode-se perceber como é uma questão de urgência a ser resolvida nos grandes centros urbanos. Cidades mais antigas como Londres, Paris e Moscou apresentam uma ampla organização, já que se desenvolveram gradualmente e são constituídas de planejamento: o cidadão pode optar por usar trem, metrô, carro, ônibus, bicicletas e até barcos. Em contrapartida, cidades que precisaram se desenvolver rapidamente, geralmente por um processo tardio de industrialização, possuem inúmeras carências e a intermodalidade de transportes que algumas poderiam ter ficou subaproveitada. Na cidade de São Paulo, por exemplo, o modelo rodoviário foi privilegiado em detrimento dos demais; cidades latino-americanas e do leste asiático não apresentam planejamento eficiente em seu sistema de transportes, em sua maioria.

Além disso, como os transportes coletivos nas cidades macrocefálicas não atendem a demanda de modo eficiente, os cidadãos tendem a preferir

transportes individuais como o carro e a motocicleta. A cidade é um espaço público e seu gerenciamento deve ser pautado atentando-se a isso, ou seja, ela deve garantir o direito de ir e vir dos cidadãos prezando pelo coletivo.

É fundamental que haja investimentos e planejamento no sistema de transporte de uma cidade macrocefálica e aperfeiçoamento no de uma cidade que já oferece um sistema melhor. Manutenção das estruturas já existentes, criação e ampliação de faixas exclusivas para ônibus, ciclovias, maior frota de ônibus circulando são medidas a curto prazo possíveis a fim de privilegiar o transporte coletivo e mostrar ao indivíduo outras opções para além de seu automóvel. Investimento em ampliação das vias do metrô, restauração de trens e exploração do potencial hidroviário em lugares que o possuem são medidas a longo prazo, porém possíveis.

REDAÇÃO 7 – ESTUDO CRÍTICO

Intitulada "A questão do transporte", a redação realmente discute essa questão. Inicialmente, faz um histórico desde o surgimento dos burgos, na Baixa Idade Média (povoado da época da decadência feudal e do crescimento comercial e urbano), até o estabelecimento do comércio, na Idade Moderna. Mais recentemente, o processo de urbanização afetou o ritmo de usos do espaço urbano, pela corrida geral para as cidades, e abandono significativo da zona rural. Assim, ainda no primeiro parágrafo, é introduzida a noção de desenvolvimento macrocefálico. Esse fenômeno se caracteriza pela falta de estrutura em determinadas áreas da cidade e é provocado pelo desenvolvimento de um país em um curto espaço de tempo.

O segundo parágrafo explica a macrocefalia urbana como processo causado pela falta de planejamento, como ocorre no Brasil, em que a urbanização tem ocorrido, sobretudo nas grandes metrópoles, de maneira acelerada e desordenada. Cita exemplos de cidades europeias em que há organização do espaço e onde "o cidadão pode optar por usar trem, metrô, carro, ônibus, bicicletas e até barcos". Também cita cidades latino-americanas e do leste asiático, que "não apresentam planejamento eficiente em seu sistema de transportes, em sua maioria". Em seguida, no mesmo parágrafo, menciona a cidade de São Paulo, que não aproveita bem a possibilidade do transporte intermodal – ou multimodal –, o que requer tráfego misto ou múltiplo, envolvendo mais de uma ou várias modalidades de transporte. Além disso, não há transporte público eficaz, o que direciona os usuários a preferirem o transporte individual.

Finalizando, argumenta que há necessidade de investimentos e planejamento no sistema de transportes. Isso é fundamental, pois, diante da globalização, atribuir relevância ao sistema de transportes é condição indispensável para fomentar o progresso do país. Aponta medidas a curto e a longo prazos para melhorar o sistema atual.

O texto tem boa informatividade, pois discute o tema com apoio de conceitos apropriados, como o surgimento dos burgos, historicamente, e o desenvolvimento macrocefálico e o transporte intermodal, na atualidade. Tem clareza na argumentação, demonstrando conhecimento do assunto e coerência na proposta de tratamento da questão do transporte.

REDAÇÃO 8

O reflexo do egoísmo

Vinicius Lerand Araujo Oliveira

Há muito tempo que os moradores dos grandes centros brasileiros deixaram de se surpreender com as horas perdidas no tráfego. Duas, três, ou mesmo quatro por dia. O incômodo e as filas estagnadas que brilham em vermelho e branco já fazem parte do cotidiano dessas pessoas. Mas poucas reconhecem que a solução para a questão da mobilidade urbana está, embora discreta, ao redor delas e nelas próprias também.

A raiz do problema alcança a década de cinquenta, quando o então presidente Juscelino Kubitschek (JK) implantou políticas de abertura econômica no Brasil, privilegiando indústrias automotivas. Essa parceria entre Estado e capital privado direcionou as atenções do governo para a construção de uma infraestrutura que pudesse receber as indústrias. Rodovias e avenidas foram construídas e, desde então, o transporte ferroviário quase desapareceu da pauta brasileira em termos de logística.

O Brasil é um país de dimensões gigantescas, com baixas altitudes, incontáveis rios e capital suficiente para desenvolver infraestruturas maiores de transporte aéreo. A atenção especial oferecida aos automóveis e, em especial, ao transporte individual é injustificável, do ponto de vista de que não atende às necessidades brasileiras.

O povo brasileiro e os tempos atuais necessitam de mobilidade e dinâmica no deslocamento, em especial nas áreas urbanas. Investir no próprio crescimento do transporte pessoal acarretará apenas o agravamento das péssimas condições de trânsito em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro. A solução deve se basear no aprimoramento dos meios que já existem e no investimento em novas modalidades de transporte.

A exemplo de cidades como Londres, a instalação de pedágios para circulação em automóveis e a ampliação da malha metroviária desinchará

as rodovias. Ademais, seguindo o modelo de Paris e Madri, o transporte aquaviário e a oferta de bicicletas em pontos principais da cidade complementarão o processo de planejamento urbano.

Assim, a disponibilização de mais opções de transporte atrairá, pela sua eficiência e preço, o consumidor. Para isso, visando à garantia de uma dinâmica mais adaptada às necessidades atuais da sociedade, faz-se preciso o norteamento das políticas públicas e de investimentos no transporte coletivo, em detrimento do transporte individual, verdadeiro entrave na vida quotidiana dos grandes centros, que evidencia a sociedade egoísta em que se vive no Brasil.

REDAÇÃO 8 – ESTUDO CRÍTICO

O título "O reflexo do egoísmo" justifica-se na tese do texto, colocada no parágrafo conclusivo: há necessidade do "norteamento das políticas públicas e de investimentos no transporte coletivo, em detrimento do transporte individual, verdadeiro entrave na vida quotidiana dos grandes centros, que evidencia a sociedade egoísta em que se vive no Brasil".

Na redação, há a defesa total e forte do transporte público, com foco no sistema de transporte brasileiro. Os argumentos iniciam-se por uma espécie de conformidade dos usuários de transporte, nos grandes centros, que já incorporaram ao seu cotidiano os problemas das enormes filas para ir e vir. Essa acomodação é criticada na argumentação, por não se propor nada como solução.

O segundo parágrafo traz as raízes do problema de transporte, que remonta ao governo de Juscelino Kubitschek que, ao implantar a política de abertura econômica do Brasil, incentivou a produção de automóveis. Sabemos que aí se originou o chamado rodoviarismo, o qual, até hoje, gera consequências negativas à questão do transporte.

Nos países desenvolvidos, o transporte rodoviário não é o predominante, sobretudo com relação ao transporte de carga. No Brasil, ocorre o contrário, apesar de o transporte rodoviário ser bem mais caro do que o ferroviário e o hidroviário, por exemplo. O texto menciona as dificuldades de metrópoles brasileiras e as boas soluções de outras, na Europa. As possibilidades de transporte alternativo poderiam ser por diferentes vias: hidrovia, ferrovia ou aviação, não somente por rodovias.

Os sistemas de transporte são, portanto, de grande importância para o desenvolvimento de um país. Isso é demonstrado na argumentação clara e coerente. O nível de informatividade é bom, utilizado com coerência, ao recorrer a informações sobre o rodoviarismo e às suas razões históricas, ou seja, ao governo de JK. A linguagem é simples e clara.

REDAÇÃO 9

Transporte coletivo: o planejamento ideal

Guilherme Ribeiro Alvarenga

A cidade, como um espaço físico, deve ser a representação de uma civilização comunitária. É nas ruas e calçadas do espaço urbano que trafegam pessoas e veículos, que se estabelecem comércios e ofertas de serviços e, ainda, é onde se pode reunir para debater, exigir ou reclamar, função essa que remonta às antigas cidades-Estado gregas. Todas essas funções devem privilegiar aquilo que é feito para estimular e ampliar a experiência coletiva: o transporte público, já que ele, ao contrário do veículo individual, pode beneficiar, igualmente, todos os cidadãos. Uma cidade planejada para o pleno exercício do transporte coletivo é uma cidade moderna e adequada às necessidades atuais.

O desenvolvimento de uma mentalidade individualista que privilegia o transporte individual é algo comum em centros urbanos de países subdesenvolvidos, com a industrialização tardia. No Brasil, por exemplo, governos industriais da pós-Era Vargas se submeteram ao capital da indústria automobilística estrangeira na tentativa de desenvolver o país da forma mais rápida e urgente possível. Essa submissão levou ao intenso consumo de carros pela população e às políticas de ampliação, principalmente no Governo Dutra, para quem "governar é abrir estradas". A manutenção de uma mentalidade retrógrada de submissão, que no Brasil teve origem no período colonial, causou um planejamento urbano no qual prevaleceu o veículo individual. Hoje, as consequências são óbvias: congestionamento gigantesco e problemas na expansão das cidades.

A cidade urbana deve ser um centro de ações públicas que visem melhorar a vida do povo. Atualmente, devido à prevalência dessa mentalidade retrógrada, caracterizada pelo veículo individual, o centro urbano público praticamente não existe mais; ele foi substituído por ruas e calçadas repletas de espaços restritamente privados, como os *shoppings centers*. O estímulo ao consumo insustentável dentro desses espaços privados, em detrimento do

ambiente público, é outra das consequências da individualidade egoísta, originada no estímulo ao consumo do veículo próprio. O transporte coletivo é, então, uma forma de devolver vida à cidade e resgatar sua função original, de união dos cidadãos em prol de um bem comum.

Planejar o espaço urbano de modo a beneficiar o transporte público é, dessa forma, o essencial e primordial ao desenvolvimento de uma cidade. Além de diminuir substancialmente o congestionamento de veículos, problema comum até em cidades de interior, o desenvolvimento de, por exemplo, linhas de metrô e ônibus leva à diminuição de poluentes, o que melhora a qualidade de vida nas cidades. Essas, dentre outras atitudes que privilegiam o transporte público, são medidas que denotam a mentalidade moderna e atual de um país de primeiro mundo.

O transporte coletivo deve prevalecer em um ambiente urbano. As melhorias para a cidade, decorrentes de um planejamento urbano coletivista, incluem redução da emissão de poluentes, redução do tráfego de veículos, estímulo ao consumo consciente, num ambiente público valorizado. O desenvolvimento moderno e sustentável está intrinsecamente relacionado ao transporte coletivo.

REDAÇÃO 9 – ESTUDO CRÍTICO

A defesa total do transporte público coletivo é a tônica da redação intitulada `Transporte coletivo: o planejamento ideal". Haveria, por certo, extrema dificuldade, na atualidade, de defesa do transporte individual, devido, sobretudo, ao grande crescimento populacional. Assim, a proposta desse texto dissertativo coloca, no primeiro parágrafo, a ideia de que uma "cidade planejada para o pleno exercício do transporte coletivo é uma cidade moderna e adequada às necessidades atuais".

A argumentação bem fundamentada historicamente buscou na industrialização tardia uma das causas do privilégio do transporte individual, como o que ocorre hoje. Realmente, a industrialização, no Brasil, foi tardia ou retardatária. Enquanto na Europa se desenvolvia a Primeira Revolução Industrial, nosso país vivia sob o regime de economia colonial. Isso afetou a sua capacidade de inovação tecnológica, caracterizando-o como subdesenvolvido.

No segundo parágrafo, há a demonstração da culpa dos governos do passado, de Getúlio Vargas e Eurico Dutra, quando o Brasil absorveu uma significativa quantidade de bens de consumo, principalmente dos Estados Unidos. Há uma crítica à submissão do Estado a outros países. Em pouco tempo, as reservas cambiais foram diminuindo, a indústria nacional desacelerou e a dívida externa voltou a crescer. Daí a origem do investimento em transporte individual.

No parágrafo seguinte, foi classificada como "mentalidade retrógrada" a que incentiva o uso do veículo individual e também o costume de circular e consumir em *shoppings centers*. O egoísmo gerado nesse contexto impede a convivência positiva dos indivíduos em torno dos espaços comuns. Dessa forma, o transporte coletivo poderia devolver "vida à cidade e resgatar sua função original, de união dos cidadãos em prol de um bem comum". Somente assim o país poderia ser considerado moderno e alçar o primeiro mundo, com planejamento rumo ao desenvolvimento sustentável.

A conclusão, coerente com a argumentação, é que o "transporte coletivo deve prevalecer em um ambiente urbano". Ainda, expressões e segmentos de frase como: "civilização comunitária"; "é onde se pode reunir

para debater, exigir ou reclamar"; "estimular e ampliar a experiência coletiva"; "o centro urbano público praticamente não existe mais"; "o transporte coletivo é, então, uma forma; "união dos cidadãos em prol de um bem comum"; "planejamento urbano coletivista", denotam, durante todo o desenvolvimento do texto, a prevalente preocupação do candidato com o coletivo, com aquilo que pode beneficiar igualmente todos os cidadãos. Defende o uso do transporte coletivo, em detrimento do individual, como indica o Texto I da proposta de redação.

Portanto, a redação é bastante clara, com coerência argumentativa e boa informatividade, sobretudo em relação aos governos do passado.

REDAÇÃO 10

A necessidade da valorização do transporte coletivo: questão de ordem pública

Juliana Daltrino Teodoro

É fato que, em meio ao caos no qual se inserem os grandes centros urbanos dentro do complexo contexto contemporâneo, o trânsito e o intenso fluxo de automóveis são problemas notáveis. Seria idílico negar que locais como regiões metropolitanas e demais conurbações estão se tornando cada vez mais impraticáveis quando o assunto é transporte e locomoção, dado que, em alguns casos, um colapso aparenta ser eminente pela incapacidade do sistema viário de atender toda a demanda existente.

Nas últimas décadas, diversos fatores contribuíram para que o transporte individual por meio de automóveis apresentasse uma grande aderência em meio à população brasileira. A adoção de políticas públicas que reduziram os impostos sobre os carros e subsidiaram o valor do combustível, o estabelecimento de planos nacionais de produção das grandes empresas automobilísticas e a ascensão do poder de compra das classes mais baixas, quando somados, correspondem a um epítome que justifica o porquê do aumento exorbitante da frota de veículos do país.

A população presente nos grandes centros urbanos tem uma necessidade muito alta de deslocamento constante durante o dia, seja para áreas periféricas ou centrais. Essa questão só se intensifica nos horários de pico e sabe-se que, infelizmente, o transporte de caráter público, atualmente, não é capaz de suprir tal necessidade, trabalhando sobrecarregado em seu limite máximo. Esse corresponde a outro motivo que faz com que as pessoas que necessitam do uso do transporte coletivo comprem um automóvel.

O problema não está em o governo investir no transporte pessoal e, sim, em investir somente nele. Os meios de transporte coletivo, de forma generalizada, não recebem implementações necessárias que visem adaptá-los às necessidades vigentes da população. Em meio a tantos problemas ambientais, é mais do que claro que o transporte público apresenta um viés essencialmente

mais sustentável por ser mais eficiente que um automóvel na questão da proporção entre poluentes liberados e indivíduos transportados.

Em suma, é essencial que haja, por parte das esferas federal, estadual e municipal do governo, um replanejamento da logística do sistema viário como um todo. Fortes investimentos e implementações devem ser realizados desde já em relação ao transporte coletivo, para que, futuramente, ele possa atingir seu potencial de eficiência e atender plenamente a seus usuários. Desse modo, talvez a adesão ao transporte individual passe a ser uma questão de opção, e não uma necessidade.

REDAÇÃO 10 – ESTUDO CRÍTICO

A redação "A necessidade da valorização do transporte coletivo: questão de ordem pública" defende a tese de que "é essencial que haja, por parte das esferas federal, estadual e municipal do governo, um replanejamento da logística do sistema viário como um todo", no Brasil. A dificuldade de transporte e locomoção nas regiões metropolitanas vem aumentando velozmente, nas últimas décadas, e, sobretudo com o fenômeno urbano de conurbação – que ocorre quando duas ou mais cidades se desenvolvem uma ao lado da outra, de tal forma que acabam se unindo como se fosse apenas uma –, a tendência é que a situação piore em curto espaço de tempo.

No segundo parágrafo, há a justificativa para o aumento atual da frota de veículos individuais, calcada na redução de impostos para compradores de automóveis e nas políticas públicas que facilitam o estabelecimento e o desenvolvimento das empresas do setor automobilístico.

Assim, como a população tem enorme necessidade de transportar-se, nos grandes centros urbanos, principalmente nos horários de pico, tem recorrido ao modo individual, pois o coletivo não supre tal necessidade. Isso causa transtornos ambientais, além de não solucionar o problema da falta de transporte, como o comentário do penúltimo parágrafo da redação: "o transporte público apresenta um viés essencialmente mais sustentável por ser mais eficiente que um automóvel na questão da proporção entre poluentes liberados e indivíduos transportados".

O texto é bem desenvolvido, a linguagem bastante clara e os argumentos são coerentes com a tese proposta. Há uma visão moderna do problema do transporte no país, de suas causas e possíveis soluções, demonstrando boa informatividade. Na conclusão, ainda, há uma esperança nas atitudes dos órgãos governamentais, para que, no futuro, "a adesão ao transporte individual passe a ser uma questão de opção, e não uma necessidade".

PROPOSTA III

NARRAÇÃO

PROPOSTA III – NARRAÇÃO

Leia com atenção o texto seguinte:

Suponha que, em determinada época, o divertimento da moda entre jovens era, em grupo, se aventurarem em passeio noturno num cemitério. Numa dessas ocasiões, algo absolutamente inesperado ocorreu, motivando muita curiosidade sobre o episódio e suas consequências.

Redija uma redação em que você relate essa noite surpreendente, caracterizando tanto o fato imprevisível, como suas consequências, que podem ter atingido um ou mais dos jovens, ou até o lugarejo ou a cidade em que o episódio ocorreu. Narre em primeira pessoa, como participante do grupo, escolhendo ser ou não o protagonista. Seja criativo ao decidir o motivo pelo qual você de fazer o relato.

COMENTÁRIO DA PROPOSTA III

Calcada na peripécia e no imprevisto, a proposta narrativa pressupõe a ocorrência de um fato inusitado e extraordinário que pudesse se justificar em relação ao tempo e ao espaço previstos na solicitação: noite e cemitério. Essas premissas, por sua vez, aludindo à escuridão e ao mistério da morte, não se coadunam com a ideia de divertimento juvenil. Antes pressupõem a inquietação e/ou o respeito diante do imponderável, ampliando as possibilidades narrativas.

Embora aparentemente fácil, se fundamentada exclusivamente no episódico, ou seja, na invenção de uma ocorrência insólita, a proposta, ao cobrar consequências, pode levar a uma abordagem que vai além de seus próprios limites, abrindo assim a possibilidade de um tratamento temático que justifique a inusitada ocorrência. De certa forma, é uma proposta instigante por abordar um assunto que, embora colocado numa perspectiva juvenil de aventura leve e até mesmo, possivelmente, cômica, é, em si, de difícil resolução, pois tem como pano de fundo o próprio mistério da morte, algo do qual o ser humano, apesar das mais diferentes religiões dele se ocuparem, não conseguiu eliminar o componente trágico. Reelaborá-lo com desprendimento e jocosidade não é fácil. Talvez, moralmente, nem desejável.

Dadas essas premissas, a avaliação levou em conta a pertinência do enfoque temático escolhido e a qualidade do trabalho em relação à linguagem e à estruturação textual da narrativa.

REDAÇÃO 11

Como ficção

Débora Cabral de Carvalho Correa

A lua se escondia por entre a névoa. As lápides corroídas pelo tempo mostravam grandes nomes nelas gravados: Lorde Byron, Schopenhauer... Diferentemente de meus amigos que ali também se aventuravam, o meu entusiasmo era quase como se eu fosse um dos estudantes do filme "Sociedade dos Poetas Mortos", esgueirando-me por entre os túmulos para preencher-me com grandes nomes da literatura e da cultura universal. Os outros estavam ali somente por diversão, em busca do inesperado, como se uma assombração fosse surgir por entre as lúgubres covas. Para mim, cada palavra dos epitáfios ia muito além daquilo que dizia, era uma fonte de inspiração e de criação.

Fomos adentrando cada vez mais o cemitério. A luz da lua fora totalmente encoberta pela noite carregada de nuvens. Ao ouvirmos um ruído vindo de trás, nos viramos tensos e percebemos que a névoa, até então esbranquiçada, tornara-se verde, tomando a forma de uma silhueta humana. Paralisamos. Era Gabriel Garcia Marques. Mas como?! Se todos esperávamos temerosos por uma assombração, por essa eu tiraria o chapéu!

– Olá, meus caros jovens! O que da morte e da podridão humana atraiu tanto vocês até aqui? – disse num tom calmo e eloquente.

Os outros dispararam em fuga. Eu, perplexo, permaneci ali com o olhar fixo na figura. Tomei coragem e balbuciei em palavras trêmulas que era uma honra tê-lo ali, um grande nome da literatura fantástica. Que ironia do acaso!

– Meu caro, se na vida não pude ter esse reconhecimento todo, basta-me o que dei aos meus personagens... a fantasia da criação... o sonho! A literatura é mais do que palavras. É o gatilho da existência!

Sorri. Se até aquele momento eu me sentia receoso de me tornar um escritor, nessa hora o sentimento se esvaiu como pó. Gabriel esboçou um sorriso em retorno e disse:

– Faça aquilo que o preenche independentemente do que os outros lhe digam. Não é o reconhecimento após a morte que importa, mas sim aquilo que se faz em vida.

Então, do mesmo modo como surgiu, desapareceu repentinamente. Eu fiquei ali com as ideias em mente. "Isso daria um ótimo conto! Quem sabe eu não inspire outras pessoas" – pensei. Porque o que basta é aquilo que nos dá vida. E eu quero dar vida a todos através das palavras!

REDAÇÃO 11 – ESTUDO CRÍTICO

A partir de uma referência cinematográfica, "Sociedade dos poetas mortos", cuja temática relaciona-se à busca, na literatura, de um sentido para a própria vida, o autor, invertendo a expectativa de um acontecimento sinistro e assustador, reelabora a proposta invertendo o sinal, sem perda, contudo, dos componentes prefixados: noite, cemitério, jovens e acontecimento extraordinário.

Dessa forma, buscando na morte inspiração para a criação, os epitáfios, aos olhos do personagem narrador, são fonte de inspiração e a assombração que se apresenta é de um grande escritor que sintetiza, em poucas palavras, uma lição de vida: "Faça aquilo que o preenche independentemente do que os outros lhe digam. Não é o reconhecimento após a morte que importa, mas sim aquilo que se faz em vida". E ainda, retomando o vínculo com a temática do filme, confirma o valor da arte particularizada na literatura.

A aventura sinistra se realiza então como uma lição de vida e uma abertura para a solidariedade: "o que basta é aquilo que nos dá vida. E eu quero dar vida a todos através das palavras".

Numa inversão de valores, a expectativa de uma aventura pueril num cemitério foi substituída por um encadeamento temático artístico filosófico da literatura que a engrandeceu: "A literatura é mais do que palavras".

Cumpre ainda enfatizar o título da redação, "Como ficção", como um elemento instigador. A ficção, particularmente em relação à narrativa, sob a capa da fantasia, reelabora uma problemática humana: a relação do homem com a arte. No caso em questão, a literatura (ficção) é o que dá sentido à própria vida: "É o gatilho da existência!"

REDAÇÃO 12

Sociedade dos democratas mortos

Lucas Vinícius Seraphim Makarausky

Aos dezenove anos eu me via como um revolucionário que tinha o poder de mudar o mundo ou, pelo menos, o Brasil, que vivia num contexto de perseguições à época da ditadura militar, período que completou cinquenta anos em 2014 e motivo pelo qual escrevo este artigo para o jornal local.

As reuniões de meu grupo de jovens, que tinham a finalidade não só divertir mas também de debater a situação política do país, eram feitas num cemitério. Motivo do local escolhido: os fantasmas e almas penadas assustavam menos que a polícia, a tortura e o pau-de-arara. O cemitério, na calada da noite, se tornava um "quilombo para escravos fugidos" do século XX e, ao mesmo tempo, a "Pasárgada" de Manuel Bandeira.

A liberdade que lá nos proporcionávamos gerou uma certa fama e as reuniões começaram a ter cada vez mais gente, o que as tornava cada vez mais perigosas. Esconder uma dúzia de jovens num cemitério é fácil. O difícil é quando esse número triplica. O lar dos mortos se tornou então o lar de muita gente insatisfeita com a realidade da época em que democracia era uma utopia.

Certa vez, numa reunião cheia de gente, mergulhamos profundamente naquele labirinto de mausoléus que nos escondiam. Em meio às conversas, ouvimos um forte ruído que foi seguido por um longo silêncio de medo por termos sido descobertos. O brilho das lanternas dos policiais que entravam em nosso refúgio concretizou nosso medo. Dispersamo-nos. Espalhamo-nos pelo cemitério como se fugíssemos de fantasmas ou com medo de neles nos transformarmos.

Na fuga, eu tive a ideia de me esconder dentro de um mausoléu. O silêncio tomou conta de tudo. Eu mal respirava para evitar ruídos. Sozinho, me enterrei no desespero. As luzes de duas lanternas ficaram fortíssimas. Sabia que

eles me procuravam. Tive uma ideia absurda que funcionou. Simulei uma voz fantasmagórica. Por sorte a dupla de policiais no meu encalço se revelou supersticiosa e, com medo, foi embora. Como numa antítese, a ditadura autoritária tinha medo do que parecia ser o fantasma da democracia que não tardaria a voltar. A consequência foi que paramos de ir ao cemitério devido ao medo.

Não muito tempo depois, nosso país se tornou o que o cemitério representava. A democracia havia retornado.

REDAÇÃO 12 – ESTUDO CRÍTICO

Inspirada no filme "Sociedade dos poetas mortos" em que o cemitério, invertendo sua função principal de sepultamento não só de corpos mas também de ideais, aparece como um reduto da criatividade e da liberdade de expressão, "Sociedade dos democratas mortos" reelabora essa temática em relação à situação política brasileira do período ditatorial, quando a livre expressão de um ideal democrático era punida com a perseguição, a sevícia, a tortura e a morte.

Sob essa nova perspectiva, os signos da morte se desconstroem e o cemitério passa a ser o reduto da esperança de renovação que as metáforas de cemitério ("quilombo reduto de escravos fugidos" e "Pasárgada", cidade idealizada num poema de Manuel Bandeira) traduzem fielmente como sinônimos de democracia e de liberdade: os quilombos, abrigando a liberdade sócio-política e Pasárgada, a liberdade individual.

Outro aspecto que se destaca na construção do texto é a constância da vinculação dos signos da morte como elementos de afirmação da vida e da democracia, num jogo antitético-metafórico bastante expressivo que valoriza literariamente o texto. No conjunto, o cemitério, símbolo da desesperança, redesenha-se como um símbolo de esperança na reconstrução democrática da sociedade.

REDAÇÃO 13

1964 – o toque de recolher

Victoria de Souza Prévidi

Estava tudo escuro. A lua não dava conta de iluminar o lugar. Os postes de iluminação se apagaram e o movimento dos faróis dos carros acabara. Naquela sexta-feira de 1964, o toque de recolher soara, mas nós ainda saímos às escondidas.

Nosso destino semanal, meu e de alguns amigos, era o cemitério da cidade onde, deitados no imenso jardim perto da igreja, colocávamos as conversas em dia e ríamos.

– Não, Seu guarda, não tínhamos a intenção de enfrentá-lo com desobediência em relação ao toque de recolher nem por estarmos no cemitério no momento em que aquilo aconteceu! – exclamou o mais novo da nossa turma ao segurança que havia nos encontrado fora de casa e assustados.

Resolvi então contar a verdade quando chegou a hora do meu depoimento:

– Ontem chegamos ao cemitério mais cedo do que de costume. As ruas já estavam completamente apagadas e não havia sinal de cidadãos. Ao sentarmos no jardim, percebemos uma luz vinda do bosque dentro do cemitério e deduzimos ser fogo... – o delegado me fuzilou com os olhos e o segurança limpou a garganta. – Nós nos escondemos e resolvemos espiar. O cheiro era irreconhecível e insuportável. Ao olhar por uma brecha entre os arbustos, vi um homem fazendo movimentos sobre um corpo sem vida. Um dos garotos ao meu lado sussurrou – 'necrofilia'! – e meu estômago gelou.

– Você está afirmando que presenciou um homem fazendo sexo com um corpo morto!? – perguntou irritado o delegado.

– Sim. E ainda afirmo que, ao terminar, o necrófilo jogou o corpo numa fogueira feita com pedaços de madeira (daí o cheiro) e pegou outro da pilha de corpos que havia construído!

– Isso até pode parecer piada, mas não é! Isso é uma acusação de extrema gravidade – gritou o delegado.

– Então, o que o senhor sugere para explicar o desaparecimento dos corpos e as sepulturas abertas? – retruquei. Além disso, posso afirmar que esse homem tinha conhecimento sobre o cemitério, pois os cadáveres aparentavam ser de pessoas recém-falecidas! Não inventaríamos isso nem queríamos ter visto aquilo.

– E você, garota, parece pálida e nervosa, não viu nada? – perguntou o delegado a uma de minhas amigas.

– Vi! Vi muito mais... O homem era o prefeito! – exclamou a menina segura da acusação e com poucas palavras.

O delegado ficou sem reação e retirou-se da sala. Voltou depois acompanhado de mais dois seguranças com cacetetes. Eles se aproximaram e um barulho absurdamente alto me ensurdeceu. Desmaiei. Lembro-me apenas disso.

REDAÇÃO 13 – ESTUDO CRÍTICO

Remontando a um dos períodos sócio-políticos mais controvertidos da sociedade brasileira, o período ditatorial, a redação em questão coloca em evidência o comprometimento de órgãos criados para a defesa do cidadão, como a polícia, com a causa revolucionária, assumida pelas forças armadas e cujos próprios princípios haviam sido subvertidos.

Assim um grupo de adolescentes, numa pacata cidade, presencia, inadvertidamente, num inocente passeio noturno ao cemitério local, uma cena hedionda em que um cidadão da camarilha governamental, o prefeito local, necrófilo, sevicia sexualmente cadáveres insepultos, queimando-os em seguida.

Apanhados pela polícia por desobediência às imposições de horário para permanência nas ruas, os adolescentes, assustados pelo que acabavam de presenciar e inocentes quanto ao alcance que sua acusação pudesse ter, são inquiridos na delegacia por um oficial comandante, conivente com o status quo. Sob esse aspecto, vale assinalar a atitude do delegado e do segurança – "o delegado me fuzilou com os olhos e o segurança limpou a garganta" – quando o personagem narrador menciona terem visto "uma luz vinda do bosque dentro do cemitério" que deduziram "ser fogo".

Numa época em que a justiça não tinha mais voz, o destino dos cidadãos era sempre incerto, sujeito aos mais absurdos julgamentos. Executada por mãos muitas vezes mais criminosas do que aqueles que cometiam delitos ou criminalizando os que apenas presenciavam atos ilícitos, literalmente cega, submetia a sociedade a um clima de horror e de perseguição, não distinguindo entre inocentes e culpados. Como no caso em questão, em que os garotos foram culpados simplesmente por terem visto uma figura pública em flagrante delito.

Fiel a essas premissas, o personagem narrador ignora o que teria acontecido a seus companheiros do fatídico episódio. Desmaiado, não viu o desenrolar dos acontecimentos (que nunca teriam sido noticiados). É bastante significativo também que nenhum dos adolescentes submetidos às agressões policiais reaparece. E a memória do, provavelmente, único sobrevivente só vai até o ponto em que desmaiou. O resto é silêncio.

REDAÇÃO 14
Um hit inusitado

Juliana Guo Chen

Após um passeio pelo cemitério, eu e um grupo de amigos decidimos voltar ao local para gravar o novo *clip* da nossa banda. Era uma noite próxima do *Hallowen* e estávamos fazendo um *cover* da música "Thriller", de Michel Jackson. O relógio marcava meia-noite e meia. A neblina era intensa e a vegetação do antigo cemitério ganhara um brilho obscuro devido à luz da lua.

Estávamos prontos para começar a gravar. Paul, Vanessa e João, maquiados como zumbis, usavam roupas rasgadas e sujas de sangue artificial. Mariana seria a protagonista: interpretaria uma senhora com um vestido esvoaçante visitando o túmulo de seu falecido marido e nele depositaria flores. Eu me posicionei perto de uma árvore de galhos retorcidos e me preparei para gravar. Assim que um vestido esvoaçante entrou em cena e flores foram depositadas num túmulo, Paul, Vanessa e João movimentaram-se em ritmo sincronizado fazendo grunhidos e gestos em direção à mulher. Tudo como fora combinado nos ensaios. Assim eles a perseguiram até a saída do cemitério, enquanto ela gritava e corria desastradamente por entre as lápides, caindo uma, duas, três vezes até conseguir fugir.

Quando, depois, nos reunimos, vimos que Mariana estava sentada perto de uma lápide escutando música em seus fones de ouvido e quando nos avistou reclamou da demora para iniciar a gravação. Só entendemos o comportamento dela quando um policial entrou no cemitério e nos levou para a delegacia para esclarecer uma ligação que ele tinha recebido de uma mulher que fora perseguida por "criaturas" ao ir visitar a lápide de seu marido.

Como éramos todos menores de idade, não sofremos grande punição, além de um pequeno trabalho comunitário no cemitério, mas, apesar disso, o *videoclipe* virou um super hit no *Youtube* devido à impressionante atuação da protagonista (a qual não estava realmente atuando).

Para a comunidade de nossos fãs, esta é a história de nosso primeiro vídeo de sucesso.

REDAÇÃO 14 – ESTUDO CRÍTICO

Buscando, num passeio por um cemitério, a inspiração para a produção de um vídeo, a narrativa "Um hit inusitado" enveredou por um viés que poderemos chamar de realismo aparentemente fantástico, em que o sobrenatural, tema do vídeo a ser realizado por um grupo de adolescentes, materializa-se apenas para um dos personagens da narrativa, a mulher que levava flores para enfeitar o túmulo do marido morto. Para os demais, o cemitério era apenas cenário para a pretendida produção. Assim, numa inversão criativa de papéis, figuras fantasmagóricas de falsos zumbis, habitantes de sepulcros, perseguem assustadoramente uma viúva até a saída de um cemitério. Se, para o leitor, o terror por ela demonstrado, num primeiro momento, é entendido como representação artística da mulher que levaria flores ao túmulo do marido, adquire, no final, uma dimensão cômica quando se descobre que a personagem que faria a viúva não participara da gravação Entretanto, para a visitante do túmulo, é o medo autêntico que movimenta sua corrida desesperada por entre as lápides.

Ainda nessa mesma linha de ambiguidade de sentidos, situa-se o desconhecimento dos personagens zumbis e do cineasta, que ignoram a substituição da falsa esposa personagem pela esposa verdadeira, acreditando numa interpretação grandiosa da colega que, na realidade, ficara apenas ouvindo música à espera do começo da filmagem que, para ela, não ocorreu.

Enfim, o cumprimento da pena que lhes fora imposta pelo delegado desqualifica o caráter de punição, em razão da euforia e do contentamento pela a projeção social que o vídeo alcançara.

Escrita numa linguagem correta, o mérito da redação reside, principalmente, no jogo entre as duas instâncias que organizam o desenrolar das ações: o falso e o verdadeiro.

REDAÇÃO 15

Estrelas mortas não param de brilhar

Fernanda Morgan Gandolfi

Há aproximadamente quarenta anos, quando o Brasil estava no início da ditadura militar, aconteceu-me um fato que persiste em minha mente para ser revelado. Não porque esteja morrendo ou, talvez, exatamente por isso, mas porque afetou tragicamente a vida de um homem.

Aos Alencar minhas desculpas.

Em uma noite sem lua, em que no céu apenas salpicavam estrelas, eu, Sara e Dolores resolvemos, por uma terrível falta de opção, ir até o cemitério da Consolação. Assim, de madrugada mesmo, com o corpo trêmulo de medo. O combinado era que nos encontrássemos na mureta da parte de trás, a mureta dos gatos vadios.

– Foi fabricar suas roupas, Dolores?

– Virgem Maria, Sara! Larga do meu pé! Vamos, são apenas dez minutinhos.

– Enquanto as duas bobas discutem, eu já estou aqui dentro – gritei.

Bravas, elas me seguiram.

– Por que a gente veio aqui mesmo? Sussurrou Sara, medrosa.

– Psiu... Quieta!

Por quase uma hora andamos, olhamos as lápides, fugimos das covas abertas, até que, em um momento maldito pelos anjos, um vulto passou a alguns metros de nós. Usava uma capa vermelha e trazia um candelabro com duas velas acesas.

Sara quis gritar, mas eu tapei-lhe a boca com tanta força que, por pouco, ela não vomitou em minha mão. Resolvemos seguir aquela aparição. Que me perdoem o pecado da curiosidade. Contava eu treze para quatorze

anos na época e estava com o desejo do novo à flor da pele. A figura andou pouco e, ao chegar a um antigo mausoléu, livrou-se da capa como de um peso. Reconheci-a: era Dona Amélia, a moça que perdera as filhas gêmeas num acidente de carro. Ela abriu o portão, que rangeu uma triste melodia. Estávamos então vidradas nas ações da mulher, embora nossa visão estivesse parcialmente bloqueada. Pouco depois, ela saiu com as duas filhas nos braços ainda cobertas de terra, sentou-as e acariciou o rosto de cada uma. Ficou ali como morta viva cantando numa cantiga sua desgraça: "Estarão para sempre, estarão em meu coração".

Quando já estávamos quase voltando para casa, uma segunda silhueta se fez presente: um homem. Naquela época, muito mais do que um homem: um homem fardado. O que se seguiu foi incerto, mas, depois de décadas com esse momento fixado em minha mente com suas raízes de baobá, concluí que poderia ter salvado Amélia Alencar de ser estuprada e morta no túmulo de suas próprias filhas. Poderia ter impedido que os três cadáveres fossem jogados na tumba e enterrados como restos ou ter contado ao viúvo Adamastor Alencar o que acontecera com sua esposa. Inconformado com seu desaparecimento, ele vagou na mendicância à sua procura durante muitos anos até morrer de desgosto.

Nunca mais falei com Sara ou com Dolores. Mudei de cidade, troquei a cor do cabelo, assobiei canções inimigas. Ainda me lembro da inscrição no mausoléu: "Efêmeros anjos, amores eternos".

Aos Alencar, minhas desculpas.

REDAÇÃO 15 – ESTUDO CRÍTICO

A partir do título metafórico e instigante, que se refere a um fenômeno sideral pelo qual a luz projetada por uma estrela segue seu curso mesmo que o astro que a emitiu tenha deixado de existir, a narrativa se propõe como o relato de um crime hediondo que contradiz, num primeiro momento, o apelo ao universo luminoso das estrelas. Desvendar essa relação é o fio condutor da análise em questão.

Cumprindo determinação da proposta, mas invertendo os sinais, a narradora personagem reporta-se a um episódio da adolescência quando, entre treze e quatorze anos, presenciou, num cemitério, uma cena dantesca: um crime de estupro seguido de morte, em que uma mulher desesperada pela perda de suas filhas, após desenterrar as duas crianças, foi abusada e morta por um militar.

Inversamente ao esperado, o cemitério configurou-se como cenário para a perpetuação de um crime e carregou-se de cores sombrias. O passeio casual transformou-se em consciência de culpa pela omissão em denunciar o crime que acompanha a personagem narradora ao longo de sua vida.

Outro aspecto relevante para, implicitamente, justificar a omissão da personagem em denunciar o crime (e alimentar nela uma culpa que não teve) é a ambientação do episódio no período ditatorial, época em que a dominação militar alcançava todos os níveis da sociedade. Denunciar o assassino protegido pela farda seria comprar um passaporte para o desaparecimento e para a morte. Enriquecido, o cemitério, espaço da narrativa, encerra em si múltiplos significados: silêncio, mistério, morte, medo e dor, para sempre irreversíveis e indelevelmente gravados na consciência da então garota e depois mulher personagem narradora, a quem resta apenas pedir "aos Alencar, minhas (suas) desculpas".

Pressupondo (possivelmente) uma aventura de adolescentes, a proposta ganhou, no caso, uma dimensão literária maior. O núcleo narrativo deixa de ser uma mera aventura de jovens num cemitério e alcança uma dimensão humana mais profunda: da consciência da narradora/testemunha adulta.

"Estrelas mortas não param de brilhar" é, na realidade, metáfora da consciência da personagem narradora. Não de culpa, mas da então impossibilidade da agora inútil verdade.

"Aos Alencar", suas desculpas.

BIBLIOGRAFIA PARA ESTUDO

ABAURRE, Maria Luíza M. e ABAURRE, Maria Bernadete M. *Produção de texto – Interlocução e Gêneros.* São Paulo. Moderna, 2007.

BRAIT, Beth. *A personagem*. São Paulo: Ática, 1999.

CABRAL, Ana Lúcia Tinoco. *A força das palavras: dizer e argumentar.* São Paulo: Contexto, 2010.

CARVALHO, Alfredo Coelho de Carvalho. *Foco narrativo e fluxo de consciência – questões de teoria literária*. São Paulo: Pioneira, 1981.

CHARAUDEAU, Patrick. *Linguagem e discurso: modos de organização.* Coord. Tradução: Angela M.S. Corrêa e Ida Lúcia Machado. São Paulo: Contexto, 2008.

COSTA, Deborah e SALCES, Cláudia Dourado de. *Leitura & produção de textos na universidade*. Campinas, SP: Alínea, 2013.

DIMAS, Antonio. *Espaço e romance*. São Paulo: Ática, 1994.

FIORIN, José Luiz. *Argumentação.* São Paulo: Contexto, 2015.

FIORIN, José Luiz. *As astúcias da enunciação*. As categorias de pessoa, espaço e tempo. São Paulo: Ática, 1996.

GHILARDI, Maria Inês, PEREIRA; Maria Marcelita e THEREZO, Graciema Pires. *Redação para o vestibular.* 3. ed. revisada e atualizada, Campinas, SP: Alínea, 2006.

GOLDSTEIN, Norma; LOUZADA, M. Silvia; IVAMOTO, Regina. *O texto sem mistério: leitura e escrita na universidade.* São Paulo: Ática, 2009.

KOCH, Ingedore Villaça. *Desvendando os segredos do texto*. São Paulo: Cortez, 2002.

KÖCHE, Vanilda; BOFF, Odete; MARINELLO, Adiane. *Leitura e produção textual: gêneros textuais do argumentar e expor.* Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

LEITE, Lígia Chiappini Moraes. *O foco narrativo*. São Paulo: Ática, 2001.

LEURQUIN, Eulália; BEZERRA, José de Ribamar M; SOARES, M. Elias. *Gênero, ensino e formação de professores.* Campinas, SP: Mercado de Letras, 2011.

MARCUSCHI, Luiz A. *Produção textual, análise de gêneros e compreensão.* São Paulo: Parábola, 2008.

MESQUITA, Samira Nahid de. *O enredo*. São Paulo: Ática, 1994.

MINCHILLO, Carlos Alberto C; CABRAL Isabel Cristina M. *A Narração – teoria e prática*. São Paulo: Atual, 1999.

NUNES, Benedito. *O tempo na narrativa*. Série Fundamentos. São Paulo: Ática, 2000.

SCHNEUWLY, Bernard; DOLZ, Joaquim. *Gêneros orais e escritos na escola.* Tradução e organização de Roxane Rojo e Glaís Sales Cordeiro. Campinas, SP: Mercado de Letras, 2004.

SILVA, Lilian L. M. da; FERREIRA, Norma s. de A; MORTARI, Maria do Rosário L. (orgs.) *O texto na sala de aula: um clássico sobre ensino de língua portuguesa.* Campinas, SP: Autores Associados, 2014.

THEREZO, Graciema Pires. *Como corrigir redação.* Campinas, SP: Alínea, 7. ed., 2012.

THEREZO, Graciema Pires. *Redação e leitura para universitários.* 3. ed. Campinas, SP: Alínea, 2014.

ZUIN, Poliana B. e REYES, Claudia R. *O ensino da língua materna:* dialogando com Vygotsky, Bakhtin e Freire. Aparecida, SP: Ideias & Letras, 2010.

PUC CAMPINAS
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA

PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
Coordenadoria de Ingresso Discente
vestibular@puc-campinas.edu.br
(19) 3343-7100

puc-campinas.edu.br