

# Resolução de Questões do ENEM (Noite)



## Resolução de Questões do ENEM (Noite)

1- A partir da leitura dos textos motivadores seguintes e com base nos conhecimentos construídos ao longo de sua formação, redija texto dissertativo-argumentativo em norma padrão da língua portuguesa sobre o tema **O que o fenômeno social dos “rolezinhos” representa?**, apresentando proposta de intervenção, que respeite os direitos humanos. Selecione, organize e relacione, de forma coerente e coesa, argumentos e fatos para defesa de seu ponto de vista.

### TEXTO I

Segundo o MC Daniel de Souza, a origem do “rolezinho” remete aos chamados encontros de admiradores, em que fãs dos cantores de funk iam aos shoppings para encontrar os ídolos. “Antes do ‘rolezinho’ tinha o encontro de admiradores, que era com os famosinhos das redes sociais, que faziam o seu encontro e reuniam o povo no shopping”, declarou. “é o único lugar que todo mundo conhece e é público”. O jovem acredita que os encontros de admiradores cresceram e se tornaram os “rolezinhos” de hoje, atraindo também pessoas que aproveitam a situação para causar tumulto.

ANTONIO, T. Disponível em: <http://memoria.ebc.com.br>. Acesso em: 16 jun. 2014 (adaptado).

### TEXTO II



Disponível em: <http://altamiroborges.blogspot.com.br>.  
Acesso em: 16 jun. 2014.

### TEXTO III

O funk da ostentação, surgido na Baixada Santista e Região Metropolitana de São Paulo nos últimos anos, evoca o consumo, o luxo, o dinheiro e o prazer que tudo isso dá. Em seus clipes, os MCs aparecem com correntes e anéis de ouro, vestidos com roupas de grife, em carros caros, cercado por mulheres. Diferentemente do núcleo duro do hip hop paulista dos anos 80 e 90, que negava o sistema, e também do movimento de literatura periférica e marginal que, no início dos anos 2000, defendia que, se é para consumir, que se comprem as marcas produzidas pela periferia, para a periferia, o funk da ostentação coloca os jovens, ainda que para a maioria só pelo imaginário, em cenários até então reservados para a juventude branca das classes média e alta. Esta, talvez, seja a sua transgressão. Em seus clipes, os MCs têm vida de rico, com todos os signos dos ricos.

Esta exaltação do luxo e do consumo, interpretada como adesão ao sistema, tornou o funk da ostentação desconfortável para uma parcela dos intelectuais brasileiros e mesmo para parte das lideranças culturais das periferias de São Paulo. Agora, os rolezinhos – e a repressão que se seguiu a eles – deram a esta vertente do funk uma marca de insurgência. Ao ocupar os

shoppings, a juventude pobre e negra das periferias não estava apenas se apropriando dos valores simbólicos, como já fazia pelas letras do funk da ostentação, mas também dos espaços físicos, o que marca uma diferença.

*BRUM, E. Disponível em: <http://arquivo.geledes.org.br>. Acesso em: 16 jun. 2014 (fragmento).*

2. A partir da leitura dos textos motivadores e com base nos conhecimentos construídos ao longo de sua formação, texto dissertativo-argumentativo em norma padrão da língua portuguesa sobre o tema Mobilidade Urbana no século XXI – O ir e vir em questão na sociedade brasileira, apresentando proposta de intervenção, que respeite os direitos humanos. Selecione, organize e relacione, de forma coerente e coesa, argumentos e fatos para defesa de seu ponto de vista.

### Texto I

Os movimentos e protestos populares a que o Brasil assistiu nos meses de junho e julho de 2013 trouxeram à tona a questão da mobilidade urbana e da acessibilidade, que está implicada (e diretamente) na formação e construção da identidade do indivíduo. Chaves na sociabilização dos habitantes de uma cidade, elas propiciam o acesso a seus recursos mais importantes: o capital social, cultural e econômico.

Assim, o direito à cidade é um dos direitos maiores das sociedades modernas. Uma das condições decisivas para que a acessibilidade aos bens urbanos se efetive é a mobilidade urbana, algo que vai além de transportes e da mera funcionalidade da cidade.

A mobilidade urbana não deve ser pensada apenas pelo viés técnico, como área de domínio dos engenheiros especializados, pois não se trata apenas de ofertar meios de transporte para uma demanda de circulação, instalando equipamentos e tecnologias. É a cidade que precisa ser pensada em conexão com a questão da mobilidade e, de fato, isso não ocorre no Brasil.

Uma questão-chave que precisa ser compreendida: a cidade condiciona as formas de mobilidade, como as condições de mobilidade influem sobre a cidade. Conectar as dimensões nos leva a perguntar: que mobilidade para qual tipo de cidade? A forma da cidade, morfologia urbana, não pode ser abstraída quando se pensa a mobilidade urbana. Mas, por incrível que pareça, tudo o que acompanhamos sobre as questões relativas à mobilidade urbana das cidades brasileiras ignora essa relação.

*Disponível em: <http://www.cartanaescola.com.br/single/show/157>.*

### Texto II

O trânsito se tornou uma das maiores dores de cabeça para a população. O acúmulo de veículos nas ruas causa prejuízos, estresse, acidentes e poluição, e tende a piorar nos próximos anos, caso não sejam adotadas políticas mais eficientes.

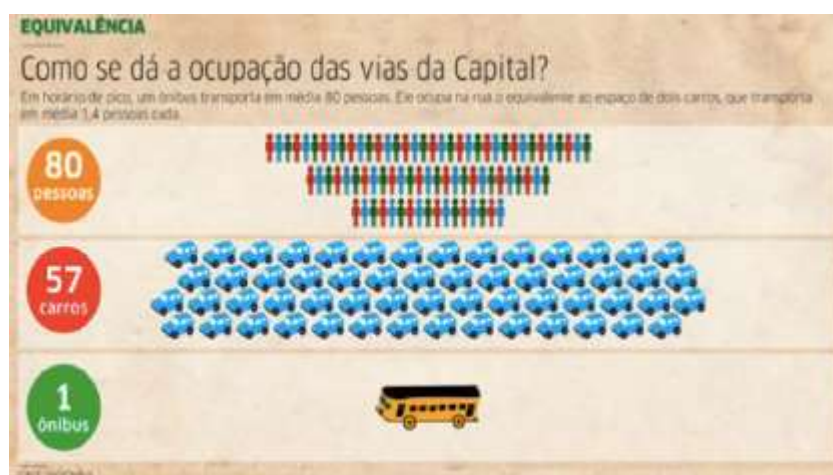
O problema agravou-se nas últimas décadas graças à concentração de pessoas nas cidades, à falta de planejamento urbano, aos incentivos à indústria automotora e ao maior poder de consumo das famílias. Isso tudo provocou o que os especialistas chamam de crise de mobilidade urbana, que acontece quando o Estado não consegue oferecer condições para que as pessoas se desloquem nas cidades.

**Segundo o relatório “Estado das Cidades da América Latina e Caribe”, 80% da população latino-americana vive em centros urbanos e 14% (cerca de 65 milhões) habita metrópoles como São Paulo e Cidade do México. Ocorre que esse aumento contínuo da população urbana não foi acompanhado de políticas de urbanização e infraestrutura que resolvessem questões como moradia e transporte.**

A má qualidade do transporte público e o incentivo ao consumo faz a população optar pelo transporte individual. De acordo com o Observatório das Metrópoles, a frota de veículos nas metrópoles brasileiras dobrou nos últimos dez anos, com um crescimento médio de 77%. Os dados revelam que o número de automóveis e motocicletas nas 12 principais capitais do país aumentou de 11,5 milhões para 20,5 milhões, entre 2001 e 2011. Esses números correspondem a 44% da frota nacional.

*Trecho disponível em <http://vestibular.uol.com.br/resumo-das-disciplinas/atualidades/mobilidadeurbana-como-solucionar-o-problema-do-transito-nas-metropoles.htm>*

### Texto III



### Texto IV

