



A escola do outro lado do rio

Antes de chegar à sala de aula, milhares de estudantes brasileiros enfrentam uma jornada que começa muito longe da escola. Em um país de dimensões continentais, o caminho até o aprendizado passa por estradas precárias, rios extensos e trajetos que desafiam a rotina de alunos e professores.

A dificuldade é ainda maior nas regiões ribeirinhas e alagadas, onde milhares de estudantes dependem de meios de transporte adaptados à realidade local. Em municípios do Pará, como Novo Progresso, Jacareacanga e Marabá, educadores percorrem longas distâncias por hidrovias, muitas vezes em pequenas embarcações, para garantir que o ensino chegue a comunidades isoladas.

Nessas localidades, os rios são a única via de ligação entre estudantes e escolas. Sem o trabalho de professores que enfrentam diariamente esses trajetos, o acesso à educação ficaria comprometido para milhares de crianças e adolescentes.

Dados do Censo Escolar mostram que cerca de 305 mil estudantes estão em regiões onde o deslocamento até a escola depende dos rios. Desse total, aproximadamente 298 mil são atendidos por iniciativas do governo federal voltadas ao transporte aquaviário escolar.

Um dos profissionais que transformaram esse desafio em missão é

José Belém da Costa. Professor de história, ele percorre regiões remotas do Pará para levar conhecimento a estudantes ribeirinhos e indígenas. Em algumas jornadas, chega a passar até três dias em deslocamento, carregando livros e materiais de ensino, movido pela convicção de que a educação é um direito que deve alcançar todos, independentemente da distância ou das condições do caminho.

José integra o Sistema Organizacional Modular de Ensino da Secretaria de Educação do Pará, uma iniciativa criada para levar a escola até estudantes que vivem em locais onde o deslocamento até uma unidade de ensino é inviável. Desde 2010, ele percorre quilômetros de rios e estradas para lecionar e compartilhar os acontecimentos que ajudaram a construir a humanidade como a conhecemos. O educador relata que, em muitas situações, os próprios profissionais da educação acabam arcando com parte dos custos das viagens para garantir a continuidade das aulas.

“Alguns professores vão para Jacareacanga, que leva três dias de viagem. Há uma ajuda de custo, mas muitas vezes não chega ao valor da viagem. Eu me desloco de Belém, às vezes passo dois meses, três meses fora de casa. O professor muitas vezes tem que fazer isso,

Nas águas do conhecimento

O transporte escolar também é multimodal, o barco é um importante veículo para garantir a educação nas regiões ribeirinhas e próximas a rios

305 mil estudantes usam barco para chegar até a escola
■ **Mais de 90%** estão na Região Norte

O governo afirma ter atendido em 2024 um total de 298.230 alunos, um repasse de R\$ 32 milhões para custear os transportes

VALOR POR ESTADO
Pará: **R\$ 18,7 milhões**
Amazonas: **R\$ 9,3 milhões**
Acre: **R\$ 2,2 milhões**
Amapá: **R\$ 876 mil**

VANTAGEM
■ Transporte menos poluente

DESvantAGEM
■ Leva mais tempo para chegar
■ Risco de naufrágios

Fonte: FND E, Ministério da Educação, Censo Escolar da Educação Básica



ficar ausente de sua residência por determinado período, conta.

Os desafios não terminam ao chegar do outro lado do rio, pois, muitas vezes, a situação das escolas é bem diferente da realidade encontrada no restante do país. “Raramente você vai chegar a uma escola que tenha uma estrutura como a prevista na Lei de Diretrizes e Bases da Educação. Já houve casos em aldeias indígenas em que nós, professores, ministramos aulas debaixo da mangueira, por não haver espaço escolar. Infelizmente, ainda é uma realidade no Estado do Pará”, relata.

Mas nenhuma dessas situações impede o educador de continuar seu trabalho. “São muitas dificuldades, mas a gente, com muita força de vontade e muito interesse em gerar uma melhor expectativa

para esses jovens, acaba superando esses desafios e realizando um trabalho consistente, um trabalho significativo”, completa.

Falhas

O Censo Escolar identificou a distribuição dos estudantes que utilizam hidrovias para se deslocar até a escola em todo o país. A grande maioria desses alunos está concentrada na região Amazônica, que reúne cerca de 90% do total de estudantes que dependem desse tipo de transporte.

O Brasil possui 42 mil quilômetros de hidrovias navegáveis, uma extensão que representa praticamente metade da malha rodoviária nacional. Além de serem mais poluentes, as rodovias também estão associadas a acidentes e

impactos ambientais, como a contaminação do solo causada pelo derramamento de óleo.

De acordo com o governo federal, em 2024, houve um repasse adicional de aproximadamente R\$ 33,1 milhões para o transporte aquaviário, alcançando 298.230 alunos. A fiscalização sobre os valores utilizados e a qualidade dos serviços oferecidos, tanto no transporte rodoviário quanto no hidroviário, cabe ao Tribunal de Contas da União (TCU). Em 2020, a Corte de Contas realizou um grande esforço nacional, em parceria com tribunais de contas dos estados, e avaliou as condições do transporte.

O levantamento encontrou falhas graves, como ônibus sem cinto de segurança, ausência de fiscalização para avaliação das condições mecânicas

e, muitas vezes, falta de um profissional de apoio para monitorar crianças e adolescentes dentro dos veículos, deixando apenas o motorista como responsável pelo transporte. O foco da fiscalização foi, especialmente, o programa Caminho da Escola.

Recursos

A avaliação ocorreu tanto na esfera federal quanto na municipal. Bertrand de Matos Moura, diretor da AudEducação, do TCU, lembra que um dos gargalos do transporte escolar na área rural é a distribuição de recursos, que muitas vezes não considera os custos regionais. “Uma queixa antiga sobre a área rural é que a distribuição de recursos do Pnate (Programa Nacional de Transporte Escolar) é feita por número de matrículas. Há um adicional por questão geográfica — no transporte aquaviário, por exemplo, é 50% a mais por aluno —, mas esse valor é um pouco arbitrário. Dependendo da região, como Pará ou Amazonas, o custo do diesel e da navegação não fecha a conta. O valor por matrícula, às vezes, é injusto com quem enfrenta maiores dificuldades logísticas”, explica.

Bertrand destaca que o programa Caminho da Escola é essencial e funciona, mas precisa de atualizações constantes. “O lado positivo é que a gente saiu do trabalho vendo que o programa é muito capilarizado e funciona, não só no transporte rural terrestre, mas também no aquaviário, em regiões como Amazônia, Pará e até Alagoas, onde estudantes dependem de embarcações”, disse.

Segundo ele, o levantamento do TCU gerou acórdãos em todo o país, com recomendações específicas para os municípios onde foram identificadas irregularidades. As unidades que não cumpriram as determinações foram multadas.

Fotos: CB.DA Press



Estudantes do fundamental viajam pelo Rio Tocantins para ir à escola



O transporte de barco é utilizado por 300 mil estudantes no país



O professor José Belém Costa viaja até dois dias de barco para ensinar

Avanço em 20 anos

O transporte escolar no Brasil ainda tem muitos gargalos para serem revolidos, principalmente no campo. Porém, em um passado pouco distante, as dificuldades eram ainda maiores. Na década de 1990 e no começo dos anos 2000, os veículos escolares eram basicamente o que sobravam do transporte metropolitano. Ônibus “aposentados” eram remanejados para realizar o deslocamento de alunos e professores. Em regiões rurais, dominava o chamado “pau de arara”, caminhonetes adaptadas com bancos de madeira para transportar mais pessoas. Esse tipo de veículo ainda está presente na Amazônia, em estados como Rondônia, Amazonas e Pará, e no interior de Goiás, especialmente na região da Chapada dos Veadeiros, no Quilombo Kalunga, o maior do mundo.

Além de ônibus usados, sem condições de segurança, era

comum o uso de kombis, vans pequenas, como pouca ventilação e praticamente nenhum conforto. Em 2007, a situação começou a mudar e o Brasil lançou um dos maiores programas de transporte escolar do planeta. O Caminho da Escola foi criado para padronizar os ônibus, obrigando a adoção de modelos mais altos para áreas rurais, evitando que o serviço fosse suspenso em dias de chuva, como era bastante comum. Regras de segurança foram adotadas, como o uso de cinto por todos os estudantes e a renovação sazonal da frota de veículos. Atualmente, o Caminho da Escola atende a 1,7 milhão de estudantes por viagem, com 44 mil veículos foram comprados entre 2013 e 2026.

Fernanda Pacobahyba, presidente do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) aponta que o foco são

justamente os estudantes das áreas remotas. “O programa é voltado ao transporte escolar de estudantes da educação básica da rede pública, prioritariamente daqueles residentes em áreas rurais e ribeirinhas, podendo também atender essa população das áreas urbanas, conforme a necessidade dos entes federativos”, conta.

A gestora destaca que todos os veículos passam por rígidas inspeções de segurança antes de entrarem em operação. “Durante o processo de aquisição, os veículos passam por inspeções realizadas em parceria com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), que verifica a conformidade com os requisitos de segurança, acessibilidade, resistência e desempenho previstos nas especificações técnicas. Também são realizadas inspeções durante a

fabricação e antes da entrega aos entes federativos para verificação dos itens previstos nos editais e contratos”, afirma.

As vias sem pavimentação ainda representam um entrave e aumentam o custo do serviço para os cofres públicos. “As condições das estradas rurais elevam os custos de operação e manutenção dos veículos. Por essa razão, o Caminho da Escola utiliza ônibus com características específicas, como maior altura do solo, suspensão reforçada, estrutura mais resistente e componentes dimensionados para enfrentar vias não pavimentadas. Embora isso represente um investimento maior na fabricação e na manutenção, reduz significativamente o risco de interrupção do transporte escolar e aumenta a vida útil dos veículos, garantindo segurança aos estudantes”, completa Fernanda.

Ed Alves/CB/D.A Press



Programa do governo fornece ônibus escolares para áreas remotas