

O investimento em lanchas escolares pequenas como sugestão para a melhoria do transporte escolar em zonas insulares.

Introdução

Baseado na dignidade humana como fundamento do Estado Democrático de Direito, o dever do Estado com a educação será efetivado por meio de programas suplementares, mediante a garantia do direito ao transporte escolar ao estudante da rede pública em todas as etapas da educação básica de acordo com a Constituição Federal (CF) de 1988, no seu artigo 208. (BRASIL, 1988)

Na Amazônia, os rios são lugares-chave para o entendimento e para a pesquisa acerca da formação e do desenvolvimento das comunidades na região, pois é em torno deles que as principais relações através das quais a sociedade amazônica se manifesta. Diante disso, é pertinente analisar as condições socioculturais e os indicadores de qualidade da educação primária dos habitantes do campo, em especial, as características singulares a respeito da realidade do sistema educacional dos povos ribeirinhos, que dependem intensamente dos rios, como localidades habitacionais às suas margens, como fonte de renda e, também, como vias de locomoção, inclusive para frequentarem a escola. (VASCONCELOS, 2017)

Com isso, a fim de prosperar a logística do tráfego de alunos ribeirinhos, além de garantir o direito de acesso à escola e a permanência dos estudantes nas instituições de ensino básico, o Ministério da Educação (MEC), através do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), a entidade do poder público responsável pela normatização e pelo fornecimento de recursos – muitas vezes licitados ao Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) – destinados ao investimento no transporte público escolar, sobretudo em áreas remotas. Nesse sentido, o MEC é a instituição atuante na missão de fornecer transporte ao ensino básico onde as vias terrestres são limitadas ou inexistentes.

Por essa razão, um dos aspectos mais relevantes dessa pesquisa é a natureza das rotas em evidência ser formada por trechos de pouca profundidade e por canais estreitos, que fazem parte do percurso entre as residências do público assistido, que se situam às margens de rios, e o seu destino: a escola. Assim, é possível afirmar que uma embarcação de dimensões reduzidas seja mais adaptada a esse tipo específico de operação com o propósito de percorrer sem dificuldades os igarapés – cuja

etimologia deriva-se do tupi-guarani e significa “caminho de canoa”, navegáveis por pequenas embarcações –; além da finalidade de acessar os “furos”: vias navegáveis naturais ou artificiais observadas como características geomorfológicas fluviais da região amazônica, que conectam rios afluentes e lagos ao rio principal, e são fundamentais para reduzir o percurso de embarcações, otimizando o tempo e os custos de trajetos. (LOUZADA, 2020)

Imagem 1: Exemplificação de um trecho fluvial estreito na região amazônica.



Fonte: Tripadvisor (2020)

Contexto de pesquisa: o cenário do ensino básico ribeirinho-camponês.

De acordo com o Censo Escolar de 2024, em 2025, cerca de 380 mil estudantes utilizaram embarcações para frequentarem a escola, enquanto que em 2024 esse número foi cerca de 300 mil, o que evidencia a necessidade de novas propostas e de alternativas particulares de mobilidade para os alunos de comunidades de condições

geográficas remotas, onde elas dependem diretamente dos rios, pois há a demanda por um modal produtivo e de funcionamento relativamente barato em virtude de ser custeado por verba pública, tornando-se, assim, indispensável a escolha de uma matéria-prima resistente cuja manutenção não seja complexa de ser executada, e com esses atributos aumenta-se a possibilidade de o projeto ser concretizado e posteriormente sustentável, ou seja, ele deve apresentar-se economicamente viável, eficaz, seguro e durável, o que implica modernização do modal em discussão. Portanto, tornar essas medidas regulares garante continuidade do transporte fluvial sem interrupções seja em períodos de seca ou de cheia.

O nível de qualidade educacional das populações ribeirinhas possui vários reveses complexos de serem resolvidos como a estrutura precária das escolas, além da ineficácia do ensino que, de acordo com os relatórios do censo escolar de 2016 (INEP, 2016), apontam a unidocência presente em 7,2% das escolas rurais, a destacar as salas multisseriadas, nas quais apenas um professor leciona para várias séries numa sala de aula, e também há a precariedade nas políticas de acesso à escola, que obriga os alunos a se locomoverem de canoa a remo ou à rabeta, os meios de transporte tradicional dos ribeirinhos. Portanto, a intervenção de políticas públicas através do fornecimento de lanchas escolares para populações rurais coopera com a qualidade da educação de localidades de difícil acesso e de negação da inclusão ao processo de desenvolvimento da sociedade.

Segundo Hage (2005), fatores negativos como sobrecarga de trabalho de professores e de outros funcionários, escassez de material didático, quantidade de carteiras insuficientes (criando o que chamam popularmente de alunos-jacarés), oferta irregular de merenda escolar, ausência de energia elétrica e de água potável e entre outros motivos responsáveis pela baixa frequência escolar e, conseqüentemente, pela desistência letiva desses estudantes. Apesar da existência dessa série de problemáticas que ainda acometem o sistema educacional de populações tradicionais, além da necessidade de regularização do ensino básico, a disponibilidade de uma rede de transporte escolar rural gratuita e eficiente apresenta-se como uma estratégia oportuna para que o estudante ribeirinho-camponês compareça à sala de aula, visando a diminuir a ocorrência de evasão escolar, notando-se a distância entre residência e escola como um obstáculo que intervém fortemente no aproveitamento

educacional de alunos da rede básica de ensino que precisa ser diariamente vencido. (ARAÚJO, 2008)

Imagem 2: Escola recém-inaugurada na comunidade ribeirinha de Mará, em Cametá (PA).



Fonte: Prefeitura de Cametá (2025).

Programas de transporte escolar

A partir de 1993 o governo federal presta assistência de transporte escolar aos estudantes da zona rural a fim de abater o índice de evasão escolar e de estimular alunos que não concluíram o ensino básico a retomá-lo diante da ampliação de políticas públicas com a intenção de responsabilizar-se pela obtenção de veículos escolares a esses usuários. Desde então, vinculado ao Ministério da Educação, o FNDE tem repassado verbas para construção, normatização e manutenção da operação de micro-ônibus e de lanchas por intermédio de dois programas sociais de transporte estudantil: o Programa Nacional de Apoio do Transporte Escolar (PNATE)

e o Caminho da Escola, esse último foi criado em 2007 para renovar, padronizar e ampliar a frota dos veículos ofertados aos alunos de zonas afastadas. (MEC, 2022)

Embora o Caderno de Informações Técnicas (CIT) de lanchas escolares do FNDE determine diversos parâmetros para lanchas de portes pequeno, médio e grande, não há registro de fabricação ou de entrega de lanchas escolares pequenas por meio dessa entidade, há apenas de médias e grandes, as quais desempenham um papel fundamental no trajeto casa-escola-casa dos estudantes da rede básica do público-alvo. Em vista disso, a proposta central dessa análise, mesmo que haja fornecimento de lanchas de médio e de grande porte às escolas de regiões insulares, é diversificar a assistência de transporte escolar a ofertar, também, lanchas de dimensões menores hajam vista as especificidades do território já destacadas acima.

Assim sendo, há claras evidências de que lanchas pequenas podem exercer um papel crucial de colaboração ao acesso do aluno rural à sala de aula a ser de posse de escolas que notem como necessária a realização de rotas onde há trechos estreitos e rasos, pedaços fluviais cuja trafegabilidade de lanchas médias gerem incertezas. Para haver maior rendimento dessa proposta, é indispensável a participação das comunidades rurais na operação dessas embarcações, visto que elas são excelentes conhecedoras do próprio meio onde vivem e, além disso, a disponibilidade dessa ferramenta pela secretaria de educação deve levar em consideração o entendimento de temporalidades e territorialização dos envolvidos, sendo esta um conteúdo vivo presente na prática educativa e que compreende os elementos da dinâmica do território, como a vazão dos rios, na construção de ações cotidianas. (NETO, 2011)

Imagem 3: Lancha escolar média fornecida pelo FNDE.




ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:

2.1 – LANCHA ESCOLAR MÉDIA (LEM)



ITEM	LE – M
Comprimento total	7,800 m
Largura externa	2,530 m
Altura externa	2,665 m
Capacidade de passageiros adultos	20 sentados
Capacidade de alunos-crianças	33 sentados
Nº de tripulantes	01
Capacidade de óleo diesel	Mínimo de 300 litros
Raio de ação em velocidade máxima	Mínimo de 200 km
Autonomia na Potência máxima	Mínima de 10 horas
Potência máxima em regime contínuo	Maior que 60 hp
Velocidade de cruzeiro	20 km/h
Velocidade máxima	Até 25 km/h

Fonte: Gov.br.

Imagem 4: Lancha escolar grande fornecida pelo FNDE.




ATIVIDADES DESENVOLVIDAS:

2.2 – LANCHA ESCOLAR GRANDE (LEG)



ITEM	LE – M
Comprimento total	11,000 m
Largura externa	2,530 m
Altura externa	2,665 m
Capacidade de passageiros adultos	29 sentados
Capacidade de alunos-crianças	49 sentados
Nº de tripulantes	01
Capacidade de óleo diesel	Mínimo de 300 litros
Raio de ação em velocidade máxima	Mínimo de 200 km
Autonomia na Potência máxima	Mínima de 10 horas
Potência máxima em regime contínuo	Maior que 100 hp
Velocidade de cruzeiro	20 km/h
Velocidade máxima	Até 25 km/h

Fonte: Gov.br.

Objetivo da pesquisa

Baseado nesses dados fornecidos pelo Ministério da Educação, com o conhecimento de causa abordado nesse estudo, sugerem-se lanchas de dimensões menores a fim de que elas acessem com mais eficiência furos e igarapés nas regiões ribeirinhas da Amazônia a portar, hipoteticamente, um comprimento total de 5,8 metros e uma boca de 2,2 metros, cuja capacidade se limite ao transporte de 12 pessoas além de 1 tripulante, a atender às normas de segurança da Marinha do Brasil – NORMAM-02/DPC: NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR. 2005.

Com isso, destacam-se as principais vantagens de adesão de lanchas escolares de pequeno porte para o tráfego de alunos em zonas rurais:

- Melhor acesso a furos e igarapés.
- Criação de novas rotas de acordo com a necessidade das escolas e de seus alunos de comunidades adjacentes.
- Redução do tempo de viagem casa-escola e vice-versa.
- As lanchas com comprimento e largura reduzidos oferecem melhor manobrabilidade da embarcação, especialmente em trechos sinuosos.
- Mais segurança, a substituir as rabetas.
- Apoio operacional às lanchas médias e grandes.
- Modernização do serviço prestado às comunidades tradicionais.
- Instrumento relevante na luta contra a evasão escolar.

Procedimentos metodológicos

O propósito dessa pesquisa consistiu em analisar a relevância da efetivação de políticas públicas acerca do transporte de estudantes da rede básica de ensino de comunidades rurais, as quais possuem limitações quanto ao tráfego através de vias terrestres ou simplesmente não as têm, sendo as hidrovias o único meio de locomoção para executarem suas atividades cotidianas, tendo como centro de observação o trajeto casa-escola-casa. Ademais, trata-se de uma pesquisa por investigação documental de caráter descritivo e abordagem qualitativa.

O levantamento de dados a respeito do tema abordado foi baseado em estudos específicos a respeito da geografia do território em análise tal como sua história, sua organização social, seus conflitos, sua evolução como parte da nossa sociedade e o sistema sociopolítico no qual estão inseridos. Não somente trabalhos de pesquisa científica-acadêmica foram consultados, mas também informações diretas do órgão responsável pelo sistema educacional do Brasil, o Ministério da Educação, e suas ramificações como o FNDE, que promove programas de inclusão tangentes ao acesso à educação especialmente de alunos que assistem em regiões remotas, tendo como exemplos o Caminhos da Escola e o Programa Nacional de Apoio do Transporte Escolar (PNATE).

Portanto, verificaram-se as causas dos projetos de assistência ao transporte escolar fluvial de áreas rurais já em execução e, diante disso, considerando suas características e dinâmicas territoriais, propôs-se, então, o investimento numa determinada ferramenta a fim de otimizar essa operação.

Considerações finais

Diante do cenário pesquisado, observa-se que a distribuição de lanchas escolares de médio e de grande porte propiciou benefícios diretos em prol da normatização do ensino básico em comunidades tradicionais e ao combate à evasão escolar dessas regiões afastadas dos centros urbanos, além de oferecerem mais segurança ao trajeto dos seus alunos; revela-se, pois, que esse projeto gerou bons resultados quanto ao seu propósito.

À medida que esse artigo discute uma realidade pouco divulgada, que demanda maior atenção da sociedade, dos pesquisadores e principalmente do olhar de homens públicos, abordam-se seus conceitos históricos, geográficos e socioculturais para a compreensão do tema exposto. Feito isso, a pesquisa não se limita à análise de causa, no entanto propõe a ideia de melhorias contínuas baseadas nas características do espaço onde a operação descrita é executada a saber que o cenário da interação entre

território e corpo social é mutável, dessa forma, planos de assistência são ocasionalmente ajustáveis.

Nessa perspectiva, a ideia de fornecimento de lanchas escolares de dimensões reduzidas a fim de que elas consigam trafegar através de trechos críticos reduzindo a distância entre escola e casa e mitigando a evasão escolar de um público-alvo estimula novas ideias e o interesse em estudos mais aprofundados e de diferentes métodos desse apresentado, fator que colabora com o nascimento de novas propostas que contribuam com o processo de inclusão escolar de comunidades historicamente esquecidas.

Embora esse artigo aborde um novo ponto de vista acerca do tema, sugere-se que futuras pesquisas investiguem quais foram os impactos estatísticos desde a implementação de assistência ao transporte escolar em zonas de difícil acesso a utilizar uma metodologia longitudinal com o objetivo de ratificar a importância dessa iniciativa do poder público no desenvolvimento educacional de ribeirinhos-camponeses e o quanto ela ainda precisa se expandir e se adequar ao espaço onde é aplicada.

Referências bibliográficas

ARAÚJO, C. E. F. **Análise de eficiência nos custos operacionais de rotas do transporte escolar rural**. 2008. Tese (Mestrado em Transportes) – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília (UnB), Brasília, 2008.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República. [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 28 fev 2026.

BRASIL. Ministério da Educação. **Hidrovias garantem acesso a escolas para estudantes ribeirinhos**. Gov.br, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/mec/pt-br/assuntos/noticias/2026/janeiro/hidrovias-garantem-acesso-a-escolas-para-estudantes-ribeirinhos>. Acesso em: 15 mar 2026.

FNDE. **Caderno de Informações Técnicas: Lanchas Escolares**. Belém, PA. 2017. Disponível em: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.gov.br%2Fnde%2Fpt-br%2Faccesso-a-informacao%2Facoes-e-programas%2Facoes%2Fcompras-governamentais%2Fcompras-nacionais%2Faudiencias-publicas%2Fanos-anteriores%2F09-2018%2Fembarcao-cit>

[v-1-05_12_2017_ufpa_rev_2.docx&wdOrigin=BROWSELINK](#). Acesso em: 28 fev 2026.

FURO DO MIGUELÃO – ILHA DO MARAJÓ. **Tripadvisor**, 2020. Disponível em: https://www.tripadvisor.com.br/Attraction_Review-g2429581-d2429641-Reviews-Furo_do_Miguelao-Ilha_do_Marajo_State_of_Para.html. Acesso em: 11 mar 2026.

HAGE, S. M. (Org.). **Educação do Campo na Amazônia**: retratos de realidades das escolas multisseriadas no Pará. Belém, PA: Gutemberg LDTA, 2005.

INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Censo Escolar da Educação Básica 2016**. Brasília, DF: INEP, 2017.

LOUZADA, C. O. **O rio comanda a vida**: uma análise geocológica das paisagens do Arquipélago do Januário (Município de Itacoatiara-AM). 2020. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2020.

MARINHA DO BRASIL. **NORMAM-02/DPC**: NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NA NAVEGAÇÃO INTERIOR. 2005.

MEC; FNDE. **Política Pública de Transporte Escolar**. Brasília, 2022. Disponível em: https://professor.escoladigital.pr.gov.br/sites/professores/arquivos_restritos/files/documento/2022-11/formacao_escola_pte_caderno%20de%20estudos.pdf. Acesso em: 5 mar 2026.

NETO, A. O. **O território e sua relação com a Educação do Campo em comunidades rurais - Ribeirinhas na Amazônia**. Revista Maré, 1, 2011. Disponível em: https://www.academia.edu/10310644/O_TERRIT%C3%93RIO_E_SUA_RELAC%C3%87%C3%83O_COM_A_EDUCA%C3%87%C3%83O_DO_CAMPO_EM_COMUNIDADES_RURALS_RIBEIRINHAS_NA_AMAZ%C3%94NIA. Acesso em: 17 mar 2026.

PANTOJA, L. F. *et. al.* Etnomatemática e construção naval: saberes de geometria de carpinteiros navais da Amazônia. **Revista Terceira Margem Amazônia**, v. 2, n. 7, 29 nov. 2017.

PREFEITURA DE CAMETÁ INAUGURA 103ª ESCOLA NA LOCALIDADE DE MARÁ. **Prefeitura de Cametá**, 2025. Disponível em: <https://prefeituradecameta.pa.gov.br/prefeitura-de-cameta-inaugura-103a-escola-na-localidade-de-mara/>. Acesso em: 16 mar 2026.

TERMO DE COOPERAÇÃO UFPA-FNDE Nº16175 CONTROLE DE QUALIDADE E DESENVOLVIMENTO DE PROCEDIMENTO DE HOMOLOGAÇÃO PARA LANCHAS DE TRANSPORTE ESCOLAR DO GOVERNO FEDERAL. **Gov.br**. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e->

[programas/programas/caminho-da-escola/media/cecat/CECATEUFPAAPRESENTAO.pdf](#). Acesso em: 6 mar 2026.

VASCONCELOS, M. E. O. **Educação no Campo no Amazonas**: história e diálogos com territorialidades das águas, das terras e das florestas. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-Graduação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.