

**TRANSPORTE URBANO E INSUFICIÊNCIA DE ACESSO A ESCOLAS NO BRASIL****Marcus Saraiva**

Pesquisador do Subprograma de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada (Dirur/Ipea).

*E-mail:* <marcus.saraiva@ipea.gov.br>.

**Luiz Pedro Silva**

Pesquisador do PNPD na Dirur/Ipea. *E-mail:* <luiz.silva@ipea.gov.br>.

**Carlos Kauê Vieira Braga**

Pesquisador do PNPD na Dirur/Ipea. *E-mail:* <carlos.braga@ipea.gov.br>.

**Rafael H. M. Pereira**

Técnico de planejamento e pesquisa na Dirur/Ipea. *E-mail:* <rafael.pereira@ipea.gov.br>.

DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/td2854>

O acesso universal à educação é um direito fundamental para promover a inclusão social e o desenvolvimento humano, na medida em que amplia a autonomia e a liberdade das pessoas na expansão das suas capacidades. No entanto, más condições de transporte e acesso à escola podem funcionar como barreiras que impedem crianças e adolescentes de exercer esse direito, colocando-os em risco de exclusão social. Este estudo faz um primeiro diagnóstico em alta resolução espacial das condições de acesso geográfico às escolas nas maiores cidades brasileiras. O estudo foca nas condições de acesso a pé e por transporte público de crianças e jovens de baixa renda às escolas de nível infantil e nível médio, nas quais estão os maiores desafios de universalização da educação no país. A análise abrange a oferta da rede de ensino público em 2019 nas vinte maiores cidades do Brasil (Belém; Belo Horizonte; Brasília; Campinas; Campo Grande; Curitiba; Duque de Caxias; Fortaleza; Goiânia, incluindo-se sua região metropolitana – RM; Guarulhos; Maceió; Manaus; Natal; Porto Alegre; Recife; Rio de Janeiro; Salvador; São Gonçalo; São Luís; e São Paulo).

Abordamos o tema da exclusão social pelo transporte por meio do conceito de insuficiência de acessibilidade (tradução livre do termo *accessibility poverty*), que ocorre quando as condições de acesso a atividades essenciais, como escolas, empregos e hospitais, atingem níveis criticamente baixos, de maneira que o custo – *e.g.*, monetário e de tempo – para alcançar tais

atividades se torna impeditivo para determinadas pessoas e grupos sociais. Neste estudo, estimamos quantas são e onde moram as crianças de baixa renda de 0 a 5 anos e adolescentes de 15 a 18 anos que estão em situação de risco de exclusão social por apresentarem níveis insuficientes de acesso a escolas, considerando-se diferentes linhas de insuficiência (LIs) de acessibilidade.

Os resultados mostram que ainda são necessários significativos avanços em direção à universalização do acesso à educação no Brasil, e sugerem que o acesso geográfico às escolas ainda é uma importante barreira a ser superada. A oferta de educação infantil ainda é bastante deficitária no país, e as barreiras geográficas de acesso às creches agravam esse problema na maioria das grandes cidades do país. Quando consideramos o limite de insuficiência de acessibilidade mais rígido, de quinze minutos de caminhada até a creche mais próxima, mais de 30% das crianças de catorze das vinte cidades do estudo possuem acesso insuficiente. Somente quando adotamos um limite mais flexível, de trinta minutos de caminhada, é que a insuficiência de acessibilidade cai para níveis abaixo de 10% na maioria das cidades. Porém, é necessário levar em consideração que crianças de 0 a 5 anos dependem dos pais ou responsáveis para se deslocar até a creche; então, o tempo de deslocamento total do adulto responsável é muito maior, quando levamos em conta a necessidade de duas viagens de ida e volta.

# SUMEX

No caso do ensino médio, foi considerado que muitos adolescentes podem se locomover sozinhos até a escola, inclusive utilizando o transporte público. No entanto, até mesmo se considerando o uso do transporte público, um número significativo de jovens tem acesso insuficiente a escolas: em sete das nove cidades analisadas em que dados de transporte público estão disponíveis, menos de 50% dos jovens têm acesso a três ou mais escolas de ensino médio em trinta minutos de viagem – as exceções são Fortaleza e São Paulo. Embora seja possível argumentar que ter acesso a uma escola seria suficiente para suprir as necessidades educacionais de uma pessoa, opções limitadas de acesso podem ter repercussões que vão desde a impossibilidade de escolher uma escola de melhor qualidade ou que ofereça uma modalidade de ensino de interesse do estudante – como ensino técnico, por exemplo –, até a desistência dos estudos devido à falta de adaptação à única escola disponível. A existência ou não de escolas alternativas acessíveis pode ser a diferença entre trocar de escola para uma mais adequada às necessidades do aluno ou ser levado a abandonar os estudos.

É possível tirar deste estudo algumas implicações para políticas públicas voltadas a facilitar o acesso da população à educação. Os fatores mais relevantes para melhorar o acesso à educação nas cidades são os mesmos no ensino infantil e médio: a cobertura espacial da rede de ensino e a concentração da população em áreas mais compactas. No caso do ensino médio, a capilaridade e a eficiência da rede de transporte público também contribuem significativamente para aprimorar as condições de acesso às escolas. Em geral, altos índices de insuficiência de acessibilidade foram encontrados principalmente em áreas mais periféricas da cidade e em áreas urbanas fragmentadas e de baixa densidade populacional. Essas características desafiam a ação do poder público em implantar uma rede de ensino abrangente e linhas de transporte público mais eficientes. Isso indica que ações de planejamento e expansão da rede de educação em áreas mais isoladas e de baixa densidade são importantes, mas essas ações sozinhas não são suficientes para fornecer bons níveis de acesso à educação para a população. Nesse contexto, também é essencial implementar conjuntamente ações de planejamento urbano e transportes de forma integrada, com vistas a promover maior adensamento populacional em áreas urbanas consolidadas que já possuem

infraestrutura de transportes e escolas instaladas, mas subaproveitadas.

Programas específicos de mobilidade urbana voltados aos estudantes também podem ter papel relevante na melhoria dos indicadores de acesso à educação. Um exemplo no Brasil de um programa governamental federal voltado para melhorar o acesso de crianças e adolescentes às escolas é o programa Caminho da Escola. Esse programa do Ministério da Educação (MEC) estabelece parcerias com governos municipais e estaduais para aumentar a disponibilidade de veículos escolares como ônibus e bicicletas, seja por financiamento subsidiado, seja por financiamento custeado integralmente pelo Orçamento Geral da União (OGU). No entanto, o programa Caminho da Escola tem foco prioritário em estudantes residentes em áreas rurais. Seria importante em uma futura agenda de pesquisa avaliar o desenho e os possíveis impactos desse programa sobre a permanência e o desempenho escolar dos alunos beneficiados. Uma avaliação rigorosa da efetividade dessa política seria um passo importante para discutir a viabilidade da sua expansão para as comunidades de baixa renda em bairros menos acessíveis em áreas urbanas.

As questões discutidas neste trabalho e a metodologia empregada poderiam ser úteis para a expansão da agenda de pesquisa sobre planejamento urbano, acessibilidade e educação. Novos estudos são necessários para investigar, por exemplo, em que medida as condições de acesso às escolas podem influenciar o desempenho acadêmico ou a evasão escolar nas cidades brasileiras. Ainda, são necessários estudos para pesquisar em que medida políticas de transporte escolar e subsídio às tarifas de transporte estudantil contribuem para diminuir taxas de evasão de alunos, especialmente entre famílias de baixa renda, para quem os gastos com transporte têm maior peso no orçamento domiciliar. Estudos futuros também poderiam utilizar indicadores de acessibilidade que levam em conta a competição por vagas, considerando-se recomendações sobre número de alunos por sala de aula ou professores. Ainda se faz necessário, no entanto, novas pesquisas que discutam como definir LIs de acessibilidade que consideram competição por recursos, como quantidade de alunos por sala de aula.