

Ônibus em rumo certo

O ministro da Educação, José Goldemberg, escolheu as cores "mais escandalosas que nós conseguimos identificar no Brasil" como pintura para cada um dos 1.500 ônibus que serão doados às prefeituras no Programa Nacional de Transporte Escolar. Apesar de o ministro encontrar estes tons fortes exatamente nas "cores da bandeira nacional", a medida é correta e bastante justificada, já que a finalidade é *marcar* os veículos de forma a que não sejam usados para "finalidades diferentes" daquelas que justificaram seu fornecimento aos prefeitos, ou seja, "atender crianças", como asseverou o ministro Goldemberg. O programa dá um bom primeiro passo para impedir os costumeiros desvios de função que historicamente distorcem recursos e meios destinados à Educação neste país.

É verdade, no entanto, que outros sinais de alerta referentes a este programa merecem registro. O primeiro deles é a origem dos recursos, transferindo-se o "mais rapidamente possível" Cr\$ 70 bilhões do salário-educação, fonte já exaurida para financiar os veículos. Por outro lado, a entrega dos ônibus a municípios "comprovadamente necessitados" pode significar pouco; por exemplo, quem passa a pagar o motorista? O município carente? Quem mantém o veículo? É sempre bom lembrar a experiência das ambulâncias "doadas" que duram menos de ano, até a primeira troca de pneus... A previsão de disposição orçamentária para a manutenção do programa talvez seja tão importante quanto conseguir verbas para a compra dos veículos.

Não há dúvida de que este programa é urgente e necessário e o ministro acertou em priorizá-lo. Um estudo do Ipea, traçando diferentes cenários educacionais para o Brasil nos próximos cinco anos, prevê uma queda de 33% para 27,6% de brasileiros residentes na área rural, o que signi-

ficaria um total de 7,5 milhões de crianças na faixa de primeiro grau em 1997, em comparação a 8,7 milhões em 1987; ou seja, o transporte escolar pode vir a ser mais um fator para tentar fixar no campo as populações rurais, diminuindo as tensões da urbanização apressada.

Todos os que conhecem as dificuldades da escolarização rural, que começa no dado do IBGE de que neste meio existem no Brasil 111 mil escolas que funcionam só de manhã, porque não têm alunos para funcionar nem mesmo em dois turnos, sabem que 85% das 191 mil escolas de primeiro grau do País só oferecem até a 4ª série — 38 mil escolas têm *até* 15 alunos! —, porque é muito difícil reunir alunos em escolas um pouco maiores, fora dos grandes núcleos urbanos, exatamente pelas dificuldades no transporte das crianças. A excludente terminalidade na 4ª série do primeiro grau que vitima em especial a população rural diminuirá quando se pulverizarem menos recursos, concentrando-os em escolas que também podem oferecer pelo menos o primeiro grau completo, porque têm clientela para tanto. Esta clientela só se consolidará se a área de abrangência geográfica da escola for maior. O Programa de Transporte Escolar atende a essa prioridade e será recurso público bem empregado se o programa tiver sequência.

