

CONSEQUÊNCIAS NA APRENDIZAGEM DE CRIANÇAS PEQUENAS DEVIDO AO DESLOCAMENTO DA ZONA RURAL PARA A ZONA URBANA

RODRIGUES, Sarah Almeida¹
CARDOSO, Josiane Moreira²

RESUMO

O presente trabalho é um levantamento bibliográfico, cujo objetivo foi verificar as consequências na aprendizagem de crianças pequenas da Educação Infantil (4 anos – 5 anos e 11 meses) devido ao deslocamento escolar diário que os mesmos enfrentam ao saírem da zona rural para estudar nas escolas da zona urbana. Tendo em vista que, em algumas comunidades rurais não há escolas, e a única forma de acesso à educação é percorrer longos trajetos em transportes escolares rurais. Contudo, essas crianças e adolescentes enfrentam condições adversas como ter que sair muito cedo de suas residências para conseguir chegar a tempo na escola, permanecer várias horas dentro do veículo, serem transportadas por veículos sucateados, passar por estradas cheias de buracos e atoleiros, e outros, que atrapalham seu rendimento escolar, saúde física e mental, convívio familiar, lazer, direito de brincar, etc. Em relação ao rendimento escolar, percebe-se que esses fatores influenciam diretamente devido ao cansaço físico e mental, já que eles podem desencadear problemas como baixa frequência escolar, falta de pontualidade, reprovação, indisposição por passar horas dentro de um veículo desconfortável, indisponibilidade de estudarem em casa, e até mesmo evasão. Para minimizar esses problemas é fundamental a oferta de todas as séries da Educação Básica nas comunidades rurais, a manutenção regular das estradas vicinais e dos meios de transporte, etc., para que a aprendizagem ocorra com maior eficácia. Dentre os autores utilizados no trabalho, destaca-se Paulo Freire (1982), Gadotti (1996), Geipot (1995), Martins (2010), Santos (2021) e Silva (2011).

Palavras-chave: Aprendizagem. Educação Infantil. Transporte Escolar. Zona Rural. Zona Urbana.

ABSTRACT

The present work is a bibliographic survey, whose objective was to verify the consequences on the learning of Elementary School students, due to the daily school displacement that they face when they leave the rural area to study in schools in the urban area. Considering that, in some rural communities, only Childhood Education offered, and the only way to access education is to travel long distances in

¹Graduanda do curso de Licenciatura em Pedagogia e Educação Profissional e Tecnológica na Modalidade à Distância, pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – Campus Iporá, Polo Doverlândia. E-mail: sarah.almeida@estudante.ifgoiano.edu.br

²Mestra em Química pelo Programa de Pós-Graduação em Química (PPGQ) da Universidade Federal de Goiás – Regional Catalão (2017); Especialista em Práticas Assertivas em Didática da Educação Profissional Integrada à Educação de Jovens e Adultos pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte (2020); Graduada em Licenciatura em Química pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – Campus Iporá (2014); Graduada em Licenciatura em Pedagogia pela Faculdade São Marcos (2017). Atualmente participa de vários projetos de pesquisa e extensão na área da Educação e do Direito. Também é Professora Mediadora da Rede Municipal de Iporá-GO; Professora Orientadora de TCC do Curso de Licenciatura em Pedagogia e Educação Profissional e Tecnológica na Modalidade à Distância do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – Campus Iporá; especializada em Ensino Híbrido para uma Educação Inovadora da Educação Infantil ao Ensino Superior pelo Centro Universitário Araguaia; Membro colaboradora da ação de extensão "Ensino de Ciências para crianças na divulgação científica em parques da ciência", e Bacharelanda em Direito pela Universidade Estadual de Goiás - Unidade de Iporá. E-mail: josiane_cardoso08@hotmail.com

rural school transport. However, these children and adolescents face adverse conditions such as having to leave their homes very early to get to school on time, stay in the vehicle for several hours, be transported by scrapped vehicles, pass through roads full of potholes and quagmires, and others, which hinder their school performance, physical and mental health, family life, leisure, right to play, etc. Regarding school performance, it is clear that these factors directly influence due to physical and mental fatigue, as they can trigger problems such as low school attendance, lack of punctuality, failure, unwillingness to spend hours in an uncomfortable vehicle, unavailability of study at home, and even evasion. In order to minimize these problems, it is essential to offer all grades of Basic Education in rural communities, the regular maintenance of side roads and means of transport etc., so that learning takes place more effectively. Among the authors used in the work Paulo Freire (1982), Gadotti (1996), Geipot(1995), Martins (2010), Santos (2021) and Silva (2011).

Keywords: Learning. Child education. School bus. Countryside. Urban area.

1 INTRODUÇÃO

Morar na zona rural têm suas vantagens, como tranquilidade, paz, ar puro, dentre outras. Contudo, na maioria das vezes, a zona rural é distante das cidades, dificultando a locomoção, bem como a comunicação. Quando as pessoas possuem filhos que estão/irão para a escola, deparamos com algumas dificuldades, pois em algumas comunidades rurais não há escolas, e o único meio dessas crianças e adolescentes terem acesso à educação é percorrendo longos trajetos para estudar nas escolas da zona urbana.

A Constituição Federal e outros documentos são bem claros ao enfatizar que toda criança e adolescente tem o direito a uma educação de qualidade, sendo a família e o Estado responsável pela concretização desse direito. Para tanto, meios foram criados para atender a esse quesito, dentre eles, o Transporte Escolar Rural.

O município entra com medidas para garantir o direito ao estudo dos alunos, que é o transporte escolar, mas esse deslocamento diário entre a zona rural e a zona urbana afeta bastante o desenvolvimento intelectual dos alunos, trazendo consequências no seu processo de aprendizado devido ao desgaste dessa locomoção.

Para que o aluno chegue até as escolas urbanas, ele precisa encarar grandes viagens de ida e volta em estradas, que muitas das vezes não são pavimentadas, a condição piora bastante em épocas de chuva, pois são formados muitos atoleiros, fazendo com que o percurso se torne ainda mais desgastante e demorado, deixando as crianças e adolescentes cansados, desmotivados, emocionalmente abalados, dispersos nas aulas, etc., o que desencadeia baixo

rendimento escolar, repetência, e até mesmo a evasão (FREITAS; BATTEZZATI, 2001, p. 2).

As consequências são diversas, mesmo que o percurso não seja tão longo, pois é desconfortável e também coloca as crianças e adolescentes em risco de acidentes. Em muitos casos, os pais ou responsáveis preferem que as crianças e adolescentes não frequentem as escolas, contribuindo para o aumento da desigualdade social.

O Brasil em relação a outros países em níveis de desenvolvimento e renda per capita, está muito inferior se tratando em desempenho educacional, onde os indicadores sociais revelam que o país não tem condições de oferecer as mesmas oportunidades para toda a população e isso aumenta bastante a desigualdade social. Todos esses fatores influenciam na vida da população brasileira de forma negativa (ARAÚJO, 2014, p.130).

Segundo Haddad (2007, p. 32), a “falta de qualidade do ensino básico é uma das principais causas dos problemas educacionais no Brasil e do baixo nível de escolaridade da população”.

Diante disso, este trabalho teve como objetivo estudar as consequências do aprendizado de crianças pequenas da Educação Infantil (4a-5a11m), devido a esse deslocamento diário entre a zona rural e a zona urbana, bem como verificar algumas medidas que a prefeitura e o Estado podem tomar para amenizar essas consequências. Tendo em vista que, esse processo gera grandes impactos negativos na vida do aluno e na sociedade, podendo em alguns casos serem irreversíveis.

Dentre as medidas para amenizar a situação, cita-se a oferta de todas as modalidades de ensino em locais próximos a zona rural, e quando não possível, a manutenção das estradas vicinais e dos meios de transporte, a cada semestre, garantindo que os mesmos estejam em perfeito funcionamento durante todo o ano letivo, já que tanto o Município, quanto o Estado precisam delas para a locomoção dos alunos matriculados nas redes.

2 CONSEQUÊNCIAS NA APRENDIZAGEM DE CRIANÇAS PEQUENAS DEVIDO AO DESLOCAMENTO DA ZONA RURAL PARA A ZONA URBANA

2.1 Contexto histórico e concepções de Paulo Freire sobre a educação

O autor Paulo Freire é uma “figura lendária”, pois “com sua longa e brilhante trajetória na arte de educar” foi capaz de trazer um novo tipo de pedagogia: a pedagogia do amor. Assim, diante de suas lutas incessantes pela liberdade dos oprimidos, percebemos a necessidade de colaborar para o despertar do imenso e emblemático potencial criativo que habita em cada ser humano (MAYOR, 1996, p. 17). Gadotti (1996) faz uma retrospectiva da vida de Paulo Freire, desde seu nascimento até suas principais contribuições:

Paulo Freire nasceu em Recife, em 1921, e conheceu, desde cedo, a pobreza do Nordeste do Brasil, uma amostra dessa extrema pobreza na qual está submersa a nossa América Latina. Desde a adolescência engajou-se na formação de jovens e adultos trabalhadores. Formou-se em Direito, mas não exerceu a profissão, preferindo dedicar-se a projetos de alfabetização. Nos anos 50, quando ainda se pensava na educação de adultos como uma pura reposição dos conteúdos transmitidos às crianças e jovens, Paulo Freire propunha uma pedagogia específica, associando estudo, experiência vivida, trabalho, pedagogia e política (GADOTTI, 1996, p. 70).

Segundo Paulo Freire, as pessoas analfabetas viviam a “cultura do silêncio”, por isso, era preciso dar-lhes a palavra para que participassem da construção de um Brasil que fosse dono de seu próprio destino, e que superasse o colonialismo (GADOTTI, 1996, p. 70). Sobre suas primeiras experiências, nota-se que,

[...] começaram na cidade de Angicos (RN), em 1963, onde 300 trabalhadores rurais foram alfabetizados em 45 dias. No ano seguinte, Paulo Freire foi convidado pelo Presidente João Goulart e pelo Ministro da Educação, Paulo de Tarso C. Santos, para repensar a alfabetização de adultos em âmbito nacional. Em 1964, estava prevista a instalação de 20 mil círculos de cultura para 2 milhões de analfabetos. O golpe militar, no entanto, interrompeu os trabalhos bem no início e reprimiu toda a mobilização já conquistada (GADOTTI, 1996, p. 72).

A partir dessa prática, Paulo Freire criou o método que o tornaria conhecido mundialmente, fundado no princípio de que o processo educacional deve partir da realidade que cerca o educando. Nesse contexto, não basta saber ler que “Eva viu a uva”, é preciso compreender o contexto de modo geral, ou seja, a posição que Eva

ocupa no seu contexto social, quem trabalha para produzir a uva, quem lucra com esse trabalho, etc. (GADOTTI, 1996, p. 72).

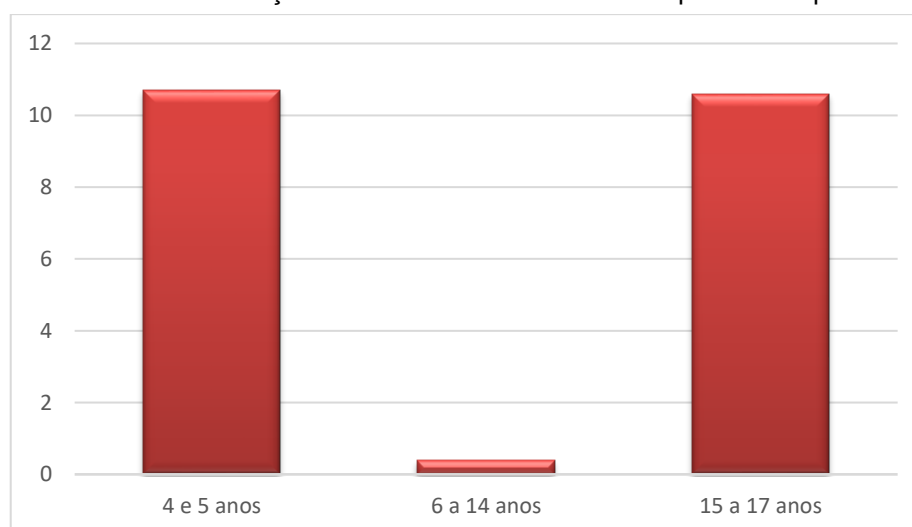
Paulo Freire (1982, p. 141) relata que durante e após todo o processo, é necessário que os oprimidos se sintam donos de seu próprio pensar, capazes de discutir tais pensamentos, demonstrando também, suas próprias visões, implicitamente ou explicitamente, no sentido, de serem pessoas autônomas e reflexivas, como a própria “pedagogia da autonomia” provoca.

Diante do arcabouço apresentado, pode ser verificado que Paulo Freire deixou seu legado, sua história e sabedoria, que muito contribui para os diversos âmbitos da educação.

2.2 Dados sobre a exclusão escolar de alunos que residem na zona rural

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2017, um total de 68% dos municípios brasileiros possui uma população em torno de 20 mil habitantes, e desse total 24% vivem em zonas rurais. Então a manutenção das estradas vicinais é primordial para garantir uma qualidade de vida melhor a essa população, permitindo acesso a saúde, lazer e principalmente a educação (IBGE, 2017). Dados obtidos do Fundo das Nações Unidas para a Infância - UNICEF (2021), mostram que várias crianças e adolescentes sofrem exclusão escolar por não terem meios de acesso à escola (**Figura 1**).

Figura 1. Percentual de crianças e adolescentes da zona rural que não frequentam à escola



Fonte: (UNICEF, 2021)

De acordo com a UNICEF (2021), nessa amostragem não foram considerados na base de cálculos 549.466 jovens que possuem a faixa etária de 15 a 17 anos, mas que foram declarados concluintes do Ensino Médio. Sendo que, 148.026 deste total, ainda frequentam a escola e 401.440 não frequentam.

A partir dos dados expostos na **Figura 1**, podemos verificar as crianças entre 4 e 5 anos corresponderam a uma porcentagem de 10,7% no número de total de crianças que estão fora da unidade escolar, juntamente com crianças de 6 a 14 anos, corresponde a 0,4%, e adolescentes entre 15 e 17 anos com 10,6%. A grande parte dessas crianças e adolescentes moram em áreas que estão isoladas, ou de difícil acesso, contribuindo assim para o aumento das desigualdades sociais.

Assim, percebe-se que as crianças que compreendem 4 e 5 anos são as mais afetadas pela exclusão escolar. Dentre os motivos alegados pelas famílias e até mesmo pelas crianças, os obstáculos para frequentar à escola são os seguintes:

Entre as crianças de 6 a 10 anos, a maior incidência de respostas está na “falta de vaga na escola” (33,6%). Destaca-se que a concentração de respostas em “problemas de saúde permanente da criança” e “opção dos pais ou responsáveis” apresenta percentuais elevados (UNICEF, 2021).

Já para os que compreendem os anos finais do Ensino Fundamental, os fatores se diferem, podendo observar que,

Para as crianças de 11 a 14 anos fora da escola, as maiores incidências de respostas estão no “desinteresse em estudar” (37%) e, mais uma vez, nos “problemas de saúde”. Ainda, mais de 10% das crianças registram não ter escola ou vaga. Destaca-se que 3.510 crianças nessa faixa etária estavam trabalhando ou procurando trabalho e 4.112 enfrentavam uma gravidez, em 2019 (UNICEF, 2021).

Diante dessa perspectiva, entende-se que o índice de crianças e adolescentes entre 15 e 17 anos que não frequentam à escola são os mais altos. De acordo com a UNICEF (2021) os motivos alegados estão no desinteresse em estudar, trabalho ou procura por trabalho e gravidez, e assim, compreende-se que com esses fatores,

A declaração de desinteresse pela escola não é um dado de análise simples ou fácil. É um tema a ser investigado. É esperado que as pessoas identifiquem a importância da escola, seja por seu potencial de melhorar a vida das pessoas a partir da ampliação das informações e das reflexões que permitem fazer boas escolhas, seja por seu potencial de possibilitar o

acesso a melhores empregos. No entanto, verifica-se ano a ano um número muito grande daquelas(es) que estão fora da escola. É possível assumir que a declaração de desinteresse carregue exclusivamente situações vivenciadas nas escolas, e apenas os números já são capazes de expressar os desconfortos, uma vez que a exclusão incide mais sobre determinados grupos sociais (UNICEF, 2021).

É importante destacar que, a exclusão incide mais sobre os alunos da zona rural, visto que,

[...] um olhar sobre a situação em cada uma das regiões brasileiras no atendimento às faixas etárias da escolarização obrigatória e na garantia do direito à educação confirma que a exclusão se dá em proporções maiores nas áreas rurais (UNICEF, 2021).

Devendo assim, as escolas buscarem meios para o combate das variadas questões que fazem com que os alunos abandonem seus estudos. Contudo, não podemos somente requerer da escola uma ação, mas sim, uma união entre Estado/Município, escola e família, a fim de evitar a evasão escolar, que tanto contribuiu para o aumento das desigualdades sociais.

Nesse contexto, destaca-se a importância da gestão escolar participativa e democrática, pois tanto a escola, quanto o governo, a família e a sociedade são responsáveis pelo acesso e permanência dos alunos no ambiente escolar. Nesse viés, a gestão pode ser o elo entre os autores educacionais, a fim de buscar melhores condições de estudo para os alunos, de modo que os mesmos não sejam afetados negativamente devido ao deslocamento da zona rural para a zona urbana.

Libâneo (2001, p. 03) menciona “uma forma coletiva de gestão em que as decisões são tomadas coletivamente e discutidas publicamente”. Sobre esse modelo, o mesmo destaca o seguinte:

Esta corrente afirma que a escola não é uma estrutura totalmente objetiva, mensurável, independente das pessoas, ao contrário, ela depende muito das experiências subjetivas das pessoas e de suas interações sociais, ou seja, dos significados que as pessoas dão às coisas enquanto significados socialmente produzidos e mantidos. Em outras palavras, dizer que a organização é uma cultura significa que ela é construída pelos seus próprios membros (LIBÂNEO, 2001, p. 03).

Dessa forma, podemos observar que a escola é interdependente de pessoas, de experiências subjetivas das mesmas, assim como, das interações e dos significados produzidos socialmente. Assim, entendemos que a gestão está ligada

“[...] a atividade, pela qual são mobilizados meios e procedimentos, para atingir os objetivos da organização, envolvendo, basicamente, os aspectos gerenciais e técnico-administrativos” (LIBÂNEO; OLIVEIRA; TOSCHI, 2012, p. 438). Já a organização escolar, é tomada,

[...] como uma realidade objetiva, neutra, técnica, que funciona racionalmente e, por isso, pode ser planejada, organizada e controlada, a fim de alcançar maiores índices de eficácia e eficiência” (LIBÂNEO; OLIVEIRA; TOSCHI, 2012, p. 445).

Dentro dessa perspectiva, devemos perceber também que a organização, tanto escolar, como em qualquer área, tem sofrido modificações com o passar dos anos, sendo possível observar na **Tabela 1**.

Tabela 1. Eras da Organização

ERAS	Era da industrialização Clássica	Era da industrialização Neoclássico	Era da Informação (Quarta Revolução Industrial)
PERÍODO	1900 – 1950	1950 – 1990	Após 1990
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL PREDOMINANTE	Burocrática, funcional, piramidal, centralizadora, rígida e inflexível. Ênfase nos órgãos.	Mista, matricial, com ênfase na departamentalização por produtos e serviços ou unidades estratégicas de negócios.	Fluida, ágil e flexível, totalmente descentralizada. Ênfase nas redes de equipes multifuncionais.
CULTURA ORGANIZACIONAL PREDOMINANTE	Teoria X. Foco no passado, nas tradições e nos valores conservadores. Ênfase na manutenção do status quo. Valor à tradição e experiência.	Transição. Foco no presente e no atual. Ênfase na adaptação ao ambiente. Valorização da renovação e da revitalização.	Teoria Y. Foco no futuro e no destino. Ênfase na mudança e na inovação. Valor ao conhecimento e criatividade.
AMBIENTE ORGANIZACIONAL	Estático, previsível, poucas e gradativas mudanças. Poucos desafios ambientais.	Intensificação e aceleração das mudanças ambientais.	Mutável, imprevisível, turbulento, com grandes e intensas mudanças.
MODOS DE LIDAR COM AS PESSOAS	Pessoas como fatores de produtos inertes e estáticos. Ênfase nas regras e controles rígidos para regular as pessoas	Pessoas como recursos organizacionais que devem ser administrados. Ênfase nos objetivos organizacionais para dirigir as pessoas.	Pessoas como seres humanos proativos e inteligentes que devem ser impulsionados. Ênfase na liberdade e no comprometimento para motivar as pessoas.
ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAS	Relações industriais	Administração de recursos humanos	Gestão de Pessoas

Fonte: (CHIAVENATO, 2008)

Portanto, de acordo com Chiavenato (2008) estamos na era da informação, é nesta, a administração de pessoas ocorre por meio da gestão de pessoas. Assim, é necessário buscar meios de envolver todos os autores educacionais nas demandas voltadas para a educação, dentre elas, nas tomadas de decisões em relação ao transporte das crianças e adolescentes da zona rural para a zona urbana, pois esse processo de deslocamento influencia diretamente na aprendizagem das mesmas.

Diante do arcabouço apresentado, podemos verificar que as crianças e adolescentes que residem na zona rural enfrentam diversos desafios para terem acesso e permanecer nas escolas. Contudo, a parceria entre escola, família, comunidade e Estado/Município pode contribuir para a melhoria de condições de estudo, inclusive no que se refere ao deslocamento, pois algumas ações podem promover melhores rendimentos escolares, combater a evasão e outros.

2.3 Direito à educação e as políticas para o Transporte Escolar Rural

Toda criança e adolescente tem direito a educação de qualidade. Contudo, a maioria das escolas da zona rural não oferta todas as modalidades da Educação Básica, e em algumas comunidades sequer tem escolas para atender as demandas. Assim, muitos alunos que residem na zona rural dependem dos meios de transporte para deslocar de suas residências para as escolas, que na maioria das vezes, são localizadas na zona urbana.

Conforme a Constituição Federal de 1988, o aluno tem direito ao transporte escolar, como forma de facilitar o acesso do mesmo a escola pública, garantindo assim sua educação. O artigo 206, inciso I, assegura condições iguais para todos os alunos em relação ao acesso e permanência na escola, juntamente com o artigo 208, inciso VII, que também assegura o atendimento aos alunos durante toda as etapas da educação básica, através de programas suplementares fornecendo material didático escolar, transporte, alimentação e por fim assistência à saúde (BRASIL, 1988).

O artigo 35 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA) estabelece que, toda a criança e adolescente têm direito ao acesso à educação, a fim de que as mesmas tenham um pleno desenvolvimento, e

sejam preparadas para o exercício da cidadania e qualificada para o mundo do trabalho. Além disso, o artigo 54, IV do mesmo dispositivo prevê que, “Art. 54. É dever do Estado assegurar à criança e ao adolescente: IV - atendimento em creche e pré-escola às crianças de zero a cinco anos de idade;” (BRASIL, 1990).

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), definiu que o Transporte Escolar Rural (TER) é “[...] aquele que ocorre dentro dos limites do município entre as áreas urbanas e rurais, ou somente dentro da área rural” (GEIPOT, 1995).

O deslocamento dos alunos da zona rural para cidade é um direito estabelecido pela Constituição Federal de 1988, a qual garante ao aluno matriculado em escola pública municipal ou estadual, o direito ao transporte público, a fim de facilitar seu acesso e permanência na escola (WILLER, 2015). Nesse sentido, a Constituição Federal dispõe sobre o assunto no artigo 208,

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: VII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (BRASIL, 1988).

Assim, não basta apenas oferecer o ensino público gratuito, é necessário garantir o acesso e a permanência mediante políticas públicas que atendam às necessidades básicas dos educandos. Nesse contexto, a Lei nº10.709/2003 prevê que, “Art. 3º Cabe aos Estados articular-se com os respectivos Municípios, para prover o disposto nesta Lei da forma que melhor atenda aos interesses dos alunos” (BRASIL, 2003).

Diante disso, para que o direito ao transporte dos educandos seja garantido foi implementado o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE). Sendo esse instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004. O artigo 2º da referida lei prevê que,

Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei (BRASIL, 2004).

Desse modo, o PNATE deve ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Destaca-se que, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB, Lei nº 9.394/96), acrescida da Lei nº 10.709/2003, assegura ao aluno o direito de usar o transporte escolar, designando a obrigação aos Estados e Municípios (BRASIL, 1996; BRASIL, 2003). Os artigos 10 e 11 da Lei 10.709/2003 prevê que:

Art.10. Os Estados incumbir-se-ão de: VII - assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual. Art. 11. Os Municípios incumbir-se-ão de: VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal” (BRASIL, 2003).

Além disso, o Decreto nº 6.768/2009 disciplina em seu artigo 1º que,

Art. 1º A União, por intermédio do Ministério da Educação, apoiará os sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte dos estudantes da zona rural por meio do Programa Caminho da Escola, disciplinado na forma deste Decreto (BRASIL, 2009).

Em 2015 foi publicada a Resolução/CD/FNDE/MEC nº 5, estabelecendo critérios e formas de transferências de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar. Nesse viés, o artigo 2º da referida Resolução dispõe que:

Art. 2º O PNATE consiste na transferência, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de recursos financeiros destinados a custear a oferta de transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, com o objetivo de melhorar as condições de acesso à educação (FNDE, 2015).

Para garantir o direito de acesso à educação foi criado o Transporte Escolar Rural (TER), o qual tem a função de fazer o deslocamento dos alunos da zona rural para as escolas urbanas da Rede Pública Estadual ou Municipal (TEDESCO, 2008, p.92).

O uso do transporte escolar promoveu uma alta no número de alunos nas escolas municipais e estaduais, devido a facilitação da locomoção dos alunos que residem a longas distâncias, já que é inviável para os alunos percorrem essas distancias a pé (MARTINS, 2010).

2.4 Impactos na aprendizagem dos alunos devido ao deslocamento escolar da zona rural para a zona urbana

Através do Transporte Escolar Rural (TER) é possível garantir que as crianças e adolescentes tenham acesso as unidades escolares (FEIJÓ, 2006, p. 2). Contudo, o rendimento escolar do aluno depende de muitos fatores, como por exemplo, a saúde física e mental. O cansaço físico e emocional do aluno é influenciado diretamente pelo tempo que eles passam dentro do transporte, pois quanto maior é o tempo que eles ficam, menor é o rendimento do aluno, menor é o tempo que eles têm para ficar com a família, brincar, praticar atividades de lazer, descansar, e outros, tornando o estudo exaustivo. Além disso, a distância percorrida, as condições das estradas e dos veículos, o clima, e outros fatores influenciam direta e indiretamente na aprendizagem dos alunos (MARTINS, 2010). De acordo com Silva (2011, p. 23),

O rendimento escolar pode ser definido como as modificações no indivíduo proporcionadas pela aprendizagem no contexto escolar e que são mensuradas e categorizadas em índices (notas ou conceitos) que apontam critérios de aproveitamento da situação de ensino e aprendizagem de conteúdos (bom rendimento) ou o não aproveitamento do ensino e aprendizagem insatisfatória (fraco rendimento) (SILVA, 2011, p. 23).

Através do rendimento escolar, podemos identificar os problemas e as dificuldades que os alunos têm em relação a aprendizagem, e assim ajudá-los a superá-los, além disso podemos avaliar qual a eficácia do ensino dentro da unidade escolar (MASCARENHAS, 2004).

A falta de transporte e todas as variáveis podem interferir na frequência dos alunos dentro da escola, pois diante de tantos desafios, muitas famílias preferem deixar as crianças em casa. Conforme LOPES (2020, p. 973),

Todos os alunos da área rural precisam deslocar-se para a escola na área urbana. Isso representa não somente um risco para os estudantes, mas também uma experiência mais cansativa e desestimulante. A situação agrava-se quando se considera que os veículos utilizados para esse transporte podem não estar em boas condições de uso, aumentando o risco para os estudantes. Esses alunos acabam tendo menos tempo de estudo extraclasse, pois passam um grande tempo deslocando-se de casa para escola, e vice-versa, e precisam adaptar-se aos horários preestabelecidos do transporte, o que acaba limitando a participação dos alunos da área rural em atividades extracurriculares e de reforço (LOPES, 2020, p. 973).

A acessibilidade ao transporte escolar rural também é um fator que influencia no rendimento escolar. Ela é caracterizada pela maior ou menor facilidade de ingresso ao veículo escolar e pode ser entendida por meio de dois aspectos: em relação ao local de embarque/desembarque e em relação ao tempo. Em relação ao local, se destaca o modo de transporte utilizado até o ponto de embarque e desembarque, e até a escola. No que diz respeito ao tempo, considera-se o tempo gasto até o ponto de embarque e do ponto de embarque até a escola (EBTU, 1988).

Não são mensuráveis os dados acima, mas sabe-se que, tanto o local de embarque/desembarque, como o tempo gasto no transporte podem influenciar diretamente na qualidade do ensino dos alunos que necessitam deste, pois é sabido que existem locais (zona rural) que são longe e de difícil acesso, e assim, percebe-se que causa um desgaste tanto psicológico, quanto físico nos alunos, o que os impossibilitam de terem um maior rendimento escolar.

Portanto, para o aluno tenha um maior conforto, o ideal seria oferecer todas as modalidades da Educação Básica em locais próximos, de modo a diminuir o tempo de transporte, e caso não seja possível, ofertar melhores condições de transporte como vias pavimentadas e veículos em boas condições, para amenizar o desgaste.

2.5 Transporte Escolar Rural no estado de Goiás

Devido a população rural residirem a longas distâncias da escola, o transporte escolar gratuito é essencial para que os alunos tenham acesso à educação. Sendo que, muitas vezes o Transporte Escolar Rural (TER) é o único modo dos mesmos chegarem as unidades escolares. Mas além de precisarem de transporte escolar gratuito, os alunos enfrentam outros desafios como estradas inadequadas, a não disponibilidade de veículos e motoristas, veículos sucateados, etc., que só diminuem a qualidade do aprendizado dos alunos (GOULART; MORAIS; VIEIRA, 2019, p. 3).

Dentre os meios de transportes utilizados para chegar até a escola da zona urbana, destaca-se ônibus, metrô, bicicletas, automóveis próprios, e outros. O clima, a topografia e as condições geográficas podem dificultar ainda mais esse

deslocamento, necessitando de transporte público para que os alunos consigam chegar até as unidades de ensino (MARTINS, 2010).

Conforme dados da Secretaria Estadual de Educação (Seduc), 246 municípios goianos receberam os benefícios do Transporte Escolar Rural dentro do Estado de Goiás nos anos de 2014 a 2019 (**Tabela 2**).

Cabe ressaltar que, foi possível analisar apenas os dados até o ano de 2019, tendo em vista que, no período de 2020 e 2021 ocorreram várias mudanças no âmbito educacional por conta da pandemia do Covid-19. Nesse contexto, as aulas ocorreram em Regime Especial de Aulas Não Presenciais (REANP) e por isso não foi necessário deslocar de suas residências até as escolas para estudar.

Vários outros problemas surgiram durante a pandemia, pois a maioria dos alunos da zona rural não tem acesso a internet, aparatos tecnológicos, e outros, que provocaram defasagens na aprendizagem dos mesmos, principalmente para as crianças pequenas que estão em fase de desenvolvimento cognitivo, motor, emocional, etc.

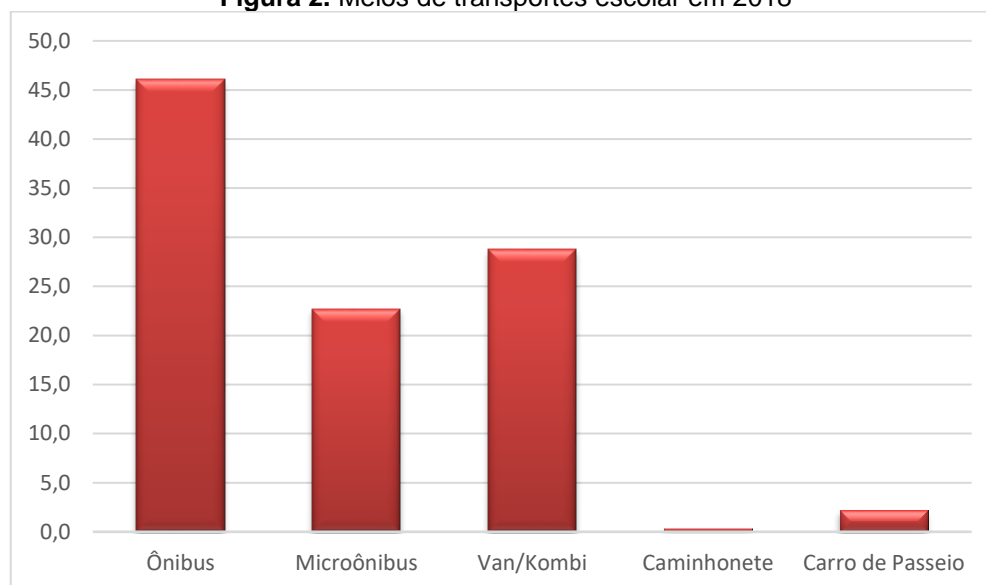
Tabela 2. Quantidade de alunos que utilizaram o TER entre os anos de 2014 a 2019

Ano	Quantidade de alunos
2014	50.161
2015	50.347
2016	52.185
2017	55.030
2018	56.453
2019	56.881

Fonte: (SEDUC, 2022)

Analisando a **Tabela 2**, podemos identificar que ao longo dos anos o número de alunos que utilizam o Transporte Escolar Rural (TER) cresceu de forma significativa, isso devido a vários fatores como o crescimento da população e melhorias no sistema fornecido pelo Estado e Município.

O transporte escolar pode ser feito através de diversos meios, sendo que, no Estado de Goiás o principal é o rodoviário. A **Figura 2** apresenta os tipos de veículos que foram utilizados no ano de 2018 para a realizar o transporte escolar em Goiás.

Figura 2. Meios de transportes escolar em 2018

Fonte: (FNDE, 2018)

Desse modo, o transporte rodoviário mais utilizado em 2018 para realizar o traslado dos alunos foi o ônibus com 46,1%; logo após o micro-ônibus com 22,7%; e a Van ou Kombi com 28,8%; caminhonete e carros de passeios quase não são utilizados para fazer o transporte dos alunos pelo Estado e Município.

2.6 Programa Caminho da Escola e Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar

Em 2007 foi criado o programa Caminho da Escola a partir do Decreto n. 6.768 (BRASIL, 2007). Esse programa veio com o objetivo de atualizar a frota de veículos utilizados para o Transporte Escolar Rural; assegurar a qualidade e também a segurança dos alunos durante o transporte; garantir a permanência dos alunos que residem na zona rural nas escolas; diminuir a evasão escolar, bem como o cansaço físico e emocional, e também reduzir o valor das aquisições das frotas de veículos (BRASIL, 2009).

Os veículos são fornecidos através do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) juntamente com o Inmetro, e estes requerem a padronização das frotas de ônibus escolares, o que reduz os preços dos veículos e torna transparente a aquisição dos mesmos. Também estabelecem restrições quanto ao uso, visto que, somente estudantes podem ser transportados nos veículos. Cabe

destacar que, os veículos são fabricados para suportar as condições de locomoção das estradas vicinais (ORE, 2021).

O Programa Nacional de apoio ao Transporte escolar, denominado PNATE, tem por objetivo assegurar os recursos necessários para a manutenção dos transportes escolares, o programa em questão foi criado através da Lei n. 10.880 de 09 de julho de 2004, também com a finalidade de atender aos alunos que moram em zonas rurais, contribuindo significativamente para o aumento do número das taxas de matrículas desses alunos (SANTOS, 2021, p. 16).

São competências desses programas custear as despesas de manutenção dos ônibus escolares ou de serviços terceirizados relacionados ao transporte escolar, tanto da rede de Ensino Municipal, quanto do Ensino Estadual. Os valores para esses serviços são calculados anualmente e repassados em dez parcelas entre os meses de fevereiro e novembro (SANTOS, 2021, p. 16).

Afim de garantir melhores condições de acesso e permanência dos alunos nas escolas, a Resolução n. 1 de 20 de abril de 2021, estabelece algumas diretrizes para requerimento de veículos de transporte escolar juntamente com o Programa Caminho da Escola. Em seu artigo 2º e §§ 1º e 2º, a resolução prevê o seguinte:

Art. 2. § 1º Poderão ser adquiridos veículos de transporte escolar zero quilômetro, quais sejam: ônibus, embarcações e bicicletas novas, que atendam aos dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e às especificações definidas pelo Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, pela Marinha do Brasil, pelo FNDE e demais normas de autoridades competentes, com as seguintes características: [...].§ 2º Os valores e as especificações dos veículos escolares serão estabelecidos, de acordo com orientações da área de compras do FNDE, nos termos de referência, parte integrante dos Pregões Eletrônicos via sistema de registro de preços realizados pelo FNDE, e disponibilizados em seu sítio eletrônico no endereço www.fnde.gov.br. (BRASIL, 2021).

Assim, de acordo com o artigo 2º da referida Resolução, existem características para esses veículos, podendo englobar a categoria de ônibus, micro-ônibus com capacidade para 13 alunos sentados; ônibus de transporte escolar, excepcionalmente, para o transporte escolar rural, variando em veículo pequeno com capacidade mínima de 29 alunos sentados; e veículos grandes com capacidade de 59 alunos sentados e outros (BRASIL, 2021).

2.6.1 Teoria do Modelo Bioecológico de Desenvolvimento Humano nos alunos e no Transporte Escolar Rural

Bronfenbrenner na década de 70 analisou alguns contextos diferentes que influenciam o desenvolvimento humano, e a partir disso formulou sua teoria baseado em um conjunto de sistemas inter-relacionados. Posteriormente, Bronfenbrenner juntamente com outros teóricos fizeram uma revisão e incluíram novos elementos que ampliaram essa teoria, criando assim o Modelo Bioecológico de Desenvolvimento Humano (MBDH) (NARVAZ; KOLLER, 2004).

O modelo Bioecológico de Desenvolvimento Humano sugere que seja estudado o desenvolvimento humano mediante a interação dinâmica de núcleos inter-relacionados como: processo, que seria a interação entre o ser humano com as pessoas; objetos e símbolos, destacando as formas particulares de contato entre o ambiente em que se está e suas características; pessoa, envolvendo sua personalidade, quanto a sua relação com o ambiente (NARVAZ; KOLLER, 2004).

De acordo com o Bronfenbrenner, as características pessoais são produtoras e produtos do desenvolvimento ao mesmo tempo; contexto é o local, ou seja, o ambiente em que o sujeito está e onde acontece os processos de desenvolvimento, e por fim o núcleo tempo analisa a influência do desenvolvimento humano ao longo do tempo e o ciclo da vida (NARVAZ; KOLLER, 2004).

Através da teoria apresentada, podemos ver que o Transporte Escolar Rural se encaixa no Modelo Bioecológico de Desenvolvimento Humano. Abaixo segue a **Tabela 3**, relacionando esses núcleos ao sistema de Transporte Escolar Rural.

Tabela 3. Modelo Bioecológico do Desenvolvimento Humano e o Transporte Escolar Rural

Modelo Bioecológico do Desenvolvimento Humano e o Transporte Escolar Rural	
Processo	Aluno e veículo Gestores e empresas de transporte Prefeitos e FNDE
Pessoas	Alunos Gestores públicos Motorista
Contexto	Veículo escolar Prefeitura Ministério dos Transportes Estruturas do governo
Tempo	Permanência do aluno no veículo Rotina das viagens

Fonte: (MARTINS, 2010)

Através da **Tabela 3**, podemos verificar que a teoria do Modelo Bioecológico de Desenvolvimento Humano influencia o Transporte Escolar Rural, e os alunos de acordo com os contextos sociais e os ambientes que os mesmos se encontram.

Os processos englobam os alunos, veículos, prefeitos, gestores e as empresas, portanto esses processos são as atividades realizadas para atender as necessidades de locomoção, ou seja, deslocamento dos alunos das zonas rurais para as zonas urbanas. Em relação as pessoas, se encaixam os usuários que estão utilizando o meio de transporte, onde os mesmos buscam melhorar o funcionamento do transporte. O contexto é analisado a partir do ambiente em que as pessoas estão inseridas (culturas, crenças), além das estruturas de governo, e o modo como é feito o transporte, como nesse caso o ônibus. Para finalizar temos o tempo, que influencia muito na permanência do aluno na escola (MARTINS, 2010).

De acordo com Yunes e Juliano (2010, p. 365), o modelo Bioecológico tem como proposta estudar mais detalhadamente as características biopsicológicas “da pessoa em desenvolvimento concebidas em constante movimento processual.” (YUNES; JULIANO, 2010, p. 365).

De acordo com os autores Bronfenbrenner e Morris (1998), o desenvolvimento humano pode ser moldado por três tipos de elementos, que envolvem as características bioecológicas das pessoas, sendo eles os seguintes:

[...] **disposições** (movimentam e sustentam os processos proximais); **recursos** (habilidades, experiências, conhecimentos requeridos para o funcionamento efetivo dos processos proximais nos diferentes estágios de desenvolvimento) e **demanda** (convidam ou desencorajam reações do ambiente social, que favorecem ou não a operação dos processos proximais) (BRONFENBRENNER; MORRIS, 1998, p. 993, grifo nosso).

Diante dos elementos elencados por Bronfenbrenner e Morris (1998), notamos que as disposições são responsáveis pela movimentação e sustentação durante os processos de aproximação; os recursos correspondem aos processos proximais, ou seja, ao modo como o ser humano reage; enquanto que a demanda é caracterizada pelas reações, que podem ser ou não positivas, e isso dependerá dos elementos anteriores. Nessa perspectiva, nota-se que,

[...] nenhuma sociedade pode se sustentar muito tempo a menos que seus membros tenham aprendido as sensibilidades, motivações e habilidades envolvidas na ajuda e no atendimento aos outros seres humanos. (BRONFENBRENNER, 1996, p. 43).

Portanto, faz-se necessário que as interações sejam refletidas e transmitidas em cenário democráticos e sustentáveis, a fim de que reproduzam práticas que reflitam positivamente na aprendizagem e desenvolvimento das crianças pequenas.

2.6.2 Frotas de ônibus novos e em circulação da cidade de Doverlândia-GO

Doverlândia é um município brasileiro do estado de Goiás, e neste estima-se uma população total de 7.174 habitantes de acordo com o Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realizado no ano de 2021 (IBGE, 2022).

O município recebeu uma frota de ônibus ao longo dos anos, contendo ao todo atualmente 10 veículos, sendo 2 veículos reservas e 8 veículos em circulação. Nas **Figuras 3, 4 e 5**, podem ser observados o modelo dos veículos disponibilizados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE).

Figura 3. Modelo dos ônibus disponibilizados pelo FNDE



Fonte: Autoria própria (2022)

Figura 4. Lateral do ônibus escolar



Fonte: Autoria própria (2022)

Figura 5. Ônibus na garagem municipal



Fonte: Autoria própria (2022)

Ao observarmos as figuras acima, é notável que todos os ônibus se encontram em perfeita conservação, visto que são novos, sendo perceptível também que são todos padronizados em cores e modelos, e possuem acessibilidade para cadeirantes (plataformas para subida e descida do veículo). Ressalta-se que, todos fazem parte do Programa Caminho da Escola, disponibilizados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) juntamente com o Ministério da Educação.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Foi realizada uma pesquisa bibliográfica em livros, artigos científicos, documentos normativos, sites, e outros, a fim de compreender as dificuldades que as crianças pequenas enfrentam no dia a dia ao se deslocar da zona rural para a zona urbana em busca de conhecimento nas unidades escolares, assim como verificar as possíveis interferências no rendimento escolar devido ao percurso realizado, e por fim, sugerir meios de amenizar o desgaste acarretado no processo de transporte. A pesquisa se caracteriza como básica, exploratória e de cunho qualitativo e quantitativo.

Através da leitura dos materiais foi possível coletar informações, refletir e abordar o tema com maior clareza, pois as opiniões de diversos autores serviram como apoio teórico.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, a maioria dos alunos moram em zonas urbanas e estudam em escolas próximas de sua casa. No entanto, infelizmente essa não é uma realidade que atende a todos os alunos, principalmente, em cidades do interior onde há uma demanda grande de alunos que residem em zonas rurais, e necessitam de meios de transportes escolares para chegarem até as cidades e garantir seu direito de acesso e permanência na escola.

Nesse contexto, os alunos que moram na zona rural, precisam enfrentar longas viagens de ônibus/micro-ônibus para chegarem até as escolas, que na maioria das vezes estão situadas na zona urbana, o que torna desgastante fisicamente e emocionalmente para os alunos. As estradas nem sempre estão em condições favoráveis para o traslado, e em épocas de chuva a situação se agrava ainda mais, pois são formados atoleiros. Além disso, muitos veículos estão em péssimas condições de locomoção, e às vezes não tem nem equipamento básico de proteção, como o cinto de segurança, e outros, tornando o percurso desconfortável e perigoso.

Assim, é necessário a oferta da Educação Básica, em todas as etapas e modalidades, próximas das comunidades da zona rural, e caso não seja possível, a manutenção contínua de estrada e veículos, a fim de ofertar o mínimo de conforto aos alunos e amenizar as consequências no rendimento escolar dos mesmos.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Jurandir de Almeida. Educação e Desigualdade: A Conjuntura Atual do Ensino Público no Brasil. **Revista Direitos Humanos e Democracia**. Editora: Unijuí, 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. – Brasília, 1998.

_____. **Decreto nº 6.768 de 10 de fevereiro de 2009**. Disciplina o Programa Caminho da Escola. – Brasília, 2009.

_____. **Lei 10.709, de julho de 2003**. Acrescenta incisos aos arts. 10 e 11 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e dá outras providências. - Brasília, 2003.

_____. **Lei 10.880, de 9 de junho de 2004.** Dispõe sobre o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE. - Brasília, 2004.

_____. **Lei 8.069, de 13 de julho de 1990.** Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. - Brasília, 1990.

_____. **Resolução nº 1, de 20 de abril de 2021.** Estabelece diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro na aquisição, utilização e monitoramento da gestão de veículos de transporte escolar, pelas redes públicas de educação básica dos municípios, dos estados e do Distrito Federal, no âmbito do Programa Caminho da Escola. – Brasília, 2021.

_____. **Resolução/FNDE/CD/nº 03, de 28 março de 2007.** Cria o Programa Caminho da Escola e estabelece as diretrizes e orientações para que os Municípios, Estados e o Distrito Federal possam buscar financiamento junto ao Banco de Desenvolvimento Social e Econômico – BNDES para aquisição de ônibus e embarcações enquadrados no Programa, no âmbito da Educação Básica – FNDE, 2007.

_____. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996.** Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. – Brasília, 1996.

BRONFENBRENNER. **A ecologia do desenvolvimento humano:** experimentos naturais e planejados. Porto Alegre: Artes Médicas, 1996.

BRONFENBRENNER, U.& MORRIS, P. A. The ecology of developmental process. In: LERNER, R. M. (Org.). **Handbook of child psychology:** Theoretical models of human development. 5. ed., 1998, p. 993-1028.

CHIAVENATO, Idalberto. **Recursos Humanos:** o capital humano nas organizações. São Paulo: Atlas, 2008.

EBTU. Empresa Brasileira de Transportes Urbanos. **Planejamento da Operação, Diagnóstico do Sistema Existente.** Módulo de Treinamento, STPP Gerência do Sistema de Transporte Público de Passageiros, Brasília, DF, v. 4. 1988.

FEIJÓ, P.C.B. **Transporte Escolar:** a obrigação do poder público municipal no desenvolvimento do programa. Aspectos jurídicos relevantes. Jus Navegandi, Teresina, PI, ano 11, n. 1259, 2006.

FNDE. **Caracterização e Avaliação do Transporte Escolar do Brasil.** Volume 1. 2018.

_____. **Ônibus Rural Escolar (ORE).** Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/acoes/compras-governamentais/compras-nacionais/produtos/itemlist/category/670-%C3%B4nibus-escolar>. Acesso: 21 de março de 2022.

_____. **Resolução/ CD/FNDE/MÊS nº5,** de 28 de maio de 2015.

FREIRE, P. **Pedagogia do oprimido**. 17. ed. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1982.

FREITAS, D. P. de; BATTEZZATI, S. C. C. da. **O Transporte Escolar e sua Influência no Aprendizado do Aluno do Campo**. Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2011.

GADOTTI, Moacir. **Paulo Freire: uma biobibliografia**. São Paulo: Cortez; Instituto Paulo Freire/Unesco 1996.

GEIPOP. Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte. **Avaliação preliminar do Transporte Rural- Destaque para o segmento rural**. Brasília, DF. 1995.

GOULART, L. M. L; MORAIS, A. A. de; VIEIRA, JR N. Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil. **Revista de Educação**, Universidade Federal de Pernambuco, Caruaru, Brasil. v.5, n.9, 2019.

HADDAD, S. **Educação e exclusão no Brasil**. São Paulo: Ação Educativa, 2007.

IBGE. **Doverlândia**. Disponível em:
<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/doverlandia/panorama>>. Data de acesso: 28 de outubro de 2022.

_____. **Estimativa da população residente**. Rio de Janeiro, 2017.

LIBÂNEO, José Carlos. "O sistema de organização e gestão da escola" In:
LIBÂNEO, José Carlos. **Organização e Gestão da Escola** - teoria e prática. 4ª ed.
Goiânia: Alternativa, 2001.

LIBÂNEO, José Carlos; OLIVEIRA, João Ferreira de; TOSCHI, Mirza Seabra.
Educação escolar: política, estrutura e organização. 10º ed. Revista e ampliada.
São Paulo: Cortez, 2012.

LOPES, Suzana Gomes; XAVIER, Isabel Matilde de Carvahó; SILVA, Alexandre Leite dos Santos Silva. **Rendimento escolar: um estudo comparativo entre alunos da área urbana e da área rural em uma escola pública do Piauí**. Rio de Janeiro, V. 28, n. 109, 2020.

MARTINS, A. P. A. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos**. Dissertação de Mestrado em Transportes, Universidade de Brasília, 2010.

MASCARENHAS, S. **Atribuições causais e rendimento no ensino médio**. Rio de Janeiro: Ed. Autora, 2004.

MAYOR, Federico. Primeiras Palavras. In: GADOTTI, Moacir. **Paulo Freire: uma biobibliografia**. São Paulo: Cortez; Instituto Paulo Freire/Unesco 1996.

NARVAZ, M. G.; KOLLER, S. H. **O Modelo Bioecológico de Desenvolvimento Humano**. In: **KOLLER, S. Ecologia do Desenvolvimento Humano: Pesquisa e intervenção no Brasil**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004.

SANTOS, Durcilene Rodrigues dos. **Transporte escolar rural: Uma discussão sobre eficácia e eficiência a partir do Plano Nacional de Transporte Escolar- PNATE**. Campos Belos, Go, 2021.

SEDUC. **Transporte Escolar**. Disponível em: <<http://educ.go.gov.br/servicos/transporte/>>. Acesso em: 28/02/2022.

SILVA, G. C. R. F. **Atribuições causais sobre o rendimento escolar dos estudantes do 9º ano do Ensino Fundamental de Manaus**. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Faculdade de Psicologia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Amazonas, 2011.

TEDESCO, Giovanna Megumilshida. **Metodologia para Elaboração do Diagnóstico de um Sistema de Transportes**. Brasília, 2008.

UNICEF. Fundo das Nações para a Infância. **Cenário da Exclusão Escolar no Brasil**. Abril, 2021.

WILLER, Luciano Carvalho. **Evolução do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário**. XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. Ouro Preto, 2015.

YUNES, Maria Angela Mattar; JULIANO, Maria Cristina Juliano. A Bioecologia do Desenvolvimento Humano e suas Interfaces com Educação Ambiental. In: **Cadernos de Educação FaE/PPGE/UFPel**. Pelotas, 347 - 379, setembro/dezembro, 2010.