

**ENTRE O DIREITO DE
CHEGAR E AS CONDIÇÕES
DE APRENDER:
TRANSPORTE ESCOLAR E
EXPERIÊNCIA
EDUCACIONAL DE
ESTUDANTES DO CAMPO
NA PRODUÇÃO INDEXADA
NA SCIELO – UMA REVISÃO
DE ESCOPO**

**BETWEEN THE RIGHT TO ARRIVE AND THE CONDITIONS FOR LEARNING:
SCHOOL TRANSPORTATION AND EDUCATIONAL EXPERIENCE OF RURAL
STUDENTS IN SCIELO INDEXED PRODUCTION – A SCOPING REVIEW**

Ciências Humanas, Ciências Sociais Aplicadas • 14/10/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/791870565](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/791870565)

Luana Reverti de Araújo Silva

RESUMO

O transporte escolar integra as condições materiais de realização do direito à educação de estudantes do campo. Este artigo mapeia como a produção científica brasileira recente indexada na coleção SciELO aborda as condições concretas do deslocamento e suas relações com acesso, frequência, pontualidade, participação e condições de aprendizagem. Realizou-se revisão de escopo orientada pelo Joanna Briggs Institute e pelos itens aplicáveis do PRISMA-ScR. A busca, atualizada em 12 de setembro de 2026, abrangeu artigos publicados entre janeiro de 2016 e a data da consulta. Dez registros únicos foram examinados; oito textos foram avaliados integralmente e seis compuseram a síntese. Os estudos, publicados entre 2017 e 2025, mostram que a experiência de deslocamento depende da regularidade, do tempo de percurso, dos horários, da lotação, do conforto, da segurança e das condições das vias. Interrupções em períodos chuvosos limitaram a frequência; a ausência de transporte no contraturno restringiu atividades de apoio e atendimento educacional especializado; e jornadas extensas ampliaram o tempo diário vinculado à escola. Somente um estudo apresentou medidas objetivas de rendimento, sem isolar o efeito do transporte de fatores sociais, familiares e escolares. Conclui-se que o transporte deve ser avaliado para além da existência de veículos e rotas. As evidências sustentam sua relação com acesso e participação, mas são insuficientes para afirmar efeitos causais diretos sobre a aprendizagem.

Palavras-chave: Transporte escolar; Educação do Campo; Acesso à educação; Participação escolar; Condições de aprendizagem.

ABSTRACT

School transportation is part of the material conditions through which rural students exercise their right to education. This article

maps how recent Brazilian research indexed in the SciELO collection addresses actual travel conditions and their relationship with access, attendance, punctuality, participation, and learning conditions. A scoping review was conducted following Joanna Briggs Institute guidance and applicable PRISMA-ScR items. The search, updated on September 12, 2026, covered articles published from January 2016 to the search date. Ten unique records were screened; eight full texts were assessed and six studies were included. Published between 2017 and 2025, the studies show that travel experience depends on service regularity, journey duration, schedules, overcrowding, comfort, safety, and road conditions. Rain-related disruptions limited attendance; the lack of transportation outside regular hours restricted support activities and specialized educational services; and long journeys extended the school-related day. Only one study reported objective achievement measures, without isolating transportation effects from social, family, and school factors. School transportation should therefore be assessed beyond vehicle and route availability. Evidence supports its relationship with access and participation but remains insufficient to establish direct causal effects on learning.

Keywords: School transportation; Rural education; Access to education; School participation; Learning conditions.

1. INTRODUÇÃO

Para muitos estudantes do campo, o direito à educação começa antes da entrada na sala de aula. Sua realização depende da possibilidade de percorrer diariamente, com segurança e em tempo adequado, a distância entre a residência e a escola. Em territórios marcados por dispersão populacional, grandes distâncias e vias

precárias, o transporte escolar constitui uma condição material da escolarização.

A Constituição Federal reconhece a educação como direito de todos e dever do Estado e da família. A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional inclui o transporte entre os programas suplementares destinados ao atendimento do educando (BRASIL, 1988, 1996). Para as populações do campo, essa garantia assume relevância particular porque o fechamento e a nucleação de escolas, associados à distância entre comunidades e unidades de ensino, ampliam a dependência cotidiana do deslocamento motorizado.

A Educação do Campo permite examinar essa dependência sem reduzir o território a uma localização geográfica. O campo compreende relações de vida, trabalho, cultura e produção de conhecimentos; por isso, a política educacional precisa considerar os sujeitos e as formas sociais que constituem esses territórios (Caldart, 2009; Molina; Sá, 2012). Arroyo (2007) observa que as políticas destinadas ao campo precisam enfrentar desigualdades históricas e reconhecer suas especificidades. O Decreto nº 7.352/2010 incorporou esse entendimento ao definir princípios para a política de Educação do Campo, entre eles o respeito à diversidade e às condições concretas de vida das populações atendidas (BRASIL, 2010).

A existência de veículo e rota, entretanto, não esgota a discussão sobre acesso. Tempo de percurso, regularidade, pontualidade, lotação, conforto, segurança, estado das estradas e interrupções do serviço compõem a experiência cotidiana de deslocamento. Essas dimensões podem alterar horários de sono, presença nas aulas, acesso a atividades complementares e disposição para participar do trabalho escolar.

A literatura brasileira aborda o transporte escolar por ângulos distintos, como financiamento, organização de rotas, nucleação, infraestrutura e indicadores educacionais. Em revisão sistemática de 57 trabalhos publicados entre 2015 e 2024 e recuperados em quatro fontes, Amariz, Pessanha e Campos (2025) encontraram somente sete estudos centrados em indicadores educacionais e destacaram a necessidade de amostras e análises mais robustas. Diferentemente desse levantamento amplo, a presente revisão delimita-se à produção indexada na SciELO e focaliza os mecanismos situados entre as condições concretas do percurso e a experiência educacional. Sua contribuição específica consiste em distinguir oferta formal, acesso efetivo, participação e aprendizagem, evitando tratar essas dimensões como equivalentes.

Não se pressupõe neste artigo uma relação causal simples entre transporte inadequado e baixa aprendizagem. O rendimento escolar resulta de fatores pedagógicos, sociais, econômicos, familiares e territoriais. Ainda assim, faltas, atrasos, interrupções, cansaço e redução do tempo disponível podem favorecer ou dificultar a participação nos processos educativos. A expressão condições de aprendizagem é adotada para reunir esses elementos sem transformá-los, indevidamente, em medidas diretas de aprendizagem.

A questão norteadora foi: como a produção científica brasileira publicada entre 2016 e 2026 e indexada na SciELO aborda as condições concretas do transporte escolar e suas repercussões no acesso, na frequência, na participação e nas condições de aprendizagem de estudantes do campo? O objetivo foi mapear as características da produção e sintetizar evidências sobre duração e

horários dos percursos, regularidade, lotação, conforto, segurança, condições das vias e relações com a experiência educacional.

2. METODOLOGIA

2.1. Delineamento

Realizou-se uma revisão de escopo, modalidade adequada para mapear conceitos, tipos de evidência e lacunas em campos heterogêneos. O percurso metodológico foi orientado pelas recomendações do Joanna Briggs Institute e pelos itens aplicáveis do PRISMA-ScR (Peters et al., 2020; Tricco et al., 2018). Não houve registro público de protocolo. A seleção, a extração e a síntese foram conduzidas por uma única revisora, aspecto considerado entre as limitações. Não foi realizada avaliação formal da qualidade metodológica, pois o propósito foi caracterizar a extensão e a natureza da produção disponível, e não estimar efeito agregado.

2.2. Questão e Critérios de Elegibilidade

Os critérios estão sistematizados no Quadro 1. A elegibilidade foi definida pela estratégia População, Conceito e Contexto. A população e o contexto abrangeram estudantes da Educação Básica vinculados a territórios do campo no Brasil. O conceito correspondeu às condições concretas do transporte ou deslocamento escolar. Os resultados de interesse incluíram acesso, frequência, pontualidade, permanência, participação, fadiga, disposição, rendimento e condições de aprendizagem. Foram considerados artigos científicos com texto integral disponível, sem restrição de idioma, publicados de janeiro de 2016 a setembro de 2026. O recorte decenal foi adotado para concentrar a análise na produção recente e permitir diálogo com a revisão de Amariz, Pessanha e Campos (2025).

Quadro 1. Critérios de inclusão e exclusão segundo a estratégia PCC

Dimensão	Critérios de inclusão	Critérios de exclusão
População e contexto	Estudantes da Educação Básica residentes ou escolarizados em territórios do campo no Brasil.	Ensino superior; deslocamento exclusivamente urbano sem vínculo com estudantes do campo.
Conceito	Tempo, distância, regularidade, pontualidade, lotação, conforto, segurança, veículo, vias, interrupções, horários ou desgaste do percurso.	Otimização de rotas, custos ou logística sem evidências sobre a experiência educacional.
Resultados	Acesso, frequência, pontualidade, permanência, participação, disposição, rendimento ou condições de aprendizagem.	Financiamento ou legislação sem dados sobre condições vividas ou sua relação com a escolarização.
Tipo e período	Artigo científico brasileiro, texto integral disponível, publicado de janeiro de 2016 a setembro de 2026.	Publicações fora do período; textos sem dados suficientes para aplicação dos critérios.

Fonte: *elaboração própria com base nos estudos incluídos.*

2.3. Busca e Seleção dos Estudos

A busca foi delimitada à coleção SciELO e atualizada em 12 de setembro de 2026. A estratégia principal foi: ("transporte escolar" OR "transporte escolar rural" OR "deslocamento escolar") AND ("educação do campo" OR "estudantes do campo" OR rural). A consulta recuperou sete registros. Para ampliar a sensibilidade, foram reexaminados três artigos da SciELO previamente

identificados nas buscas complementares da revisão e que associavam transporte a rendimento, infraestrutura ou inclusão escolar. Após a reunião das duas vias de identificação, dez registros únicos seguiram para triagem. A opção por uma única coleção permitiu busca dirigida na produção brasileira de acesso aberto, mas limita a abrangência do mapeamento.

A revisora examinou os dez títulos e resumos segundo os critérios de elegibilidade. Dois registros foram excluídos nessa etapa: um preprint, por não atender ao tipo de publicação, e um artigo de 2009, por estar fora do período. Oito textos foram recuperados e avaliados integralmente. Dois foram excluídos: um por investigar o contexto espanhol e outro por analisar o efeito do PNATE sobre a quantidade de estabelecimentos, sem examinar condições vividas no percurso. Seis artigos atenderam aos critérios e compuseram a síntese. Não houve duplicatas entre as duas vias de identificação.

2.4. Extração e Síntese

A extração utilizou matriz elaborada para esta revisão, reunindo autoria, ano, local, desenho, participantes, etapa de ensino, características do transporte, dimensão educacional e limites da evidência. O preenchimento foi conferido por releitura integral dos seis artigos incluídos. Os resultados foram organizados em quatro eixos: condições e tempo do deslocamento; frequência e pontualidade; participação em oportunidades educacionais; e rendimento ou condições de aprendizagem. A interpretação distinguiu medidas objetivas, percepções dos participantes, mecanismos documentados e hipóteses sugeridas pelos estudos.

3. RESULTADOS

3.1. Resultados da Busca e Seleção

A busca principal recuperou sete registros e a identificação complementar acrescentou três, sem duplicatas. Dos dez registros triados, dois foram excluídos pelo título e resumo; oito textos foram avaliados integralmente; dois foram excluídos após a leitura integral; e seis compuseram a síntese. As exclusões decorreram do tipo de publicação (preprint), do período (2009), do contexto geográfico (Espanha) e da ausência de dados sobre as condições vividas pelos estudantes no deslocamento. O fluxo final foi: identificados (n = 10), triados (n = 10), excluídos na triagem (n = 2), textos integrais avaliados (n = 8), excluídos após leitura integral (n = 2) e estudos incluídos (n = 6).

3.2. Caracterização dos Estudos Incluídos

O Quadro 2 apresenta as características dos seis estudos incluídos, publicados entre 2017 e 2025. O corpus abrange investigações realizadas no Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste, Sul e Norte do Brasil e reúne métodos quantitativos, qualitativos, etnográficos, mistos e pesquisa-ação. Essa diversidade amplia a compreensão dos mecanismos, mas impede comparação direta dos resultados e síntese estatística.

Quadro 2. Características dos estudos incluídos

Silva e Franzoni (2017)	Santa Rosa do Sul, Santa Catarina; estudo qualitativo em assentamento rural.	Profissionais da educação, famílias assentadas e agentes comunitários.	Distância, proposta de transporte para outra comunidade e posição das famílias.
--------------------------------	---	---	--

Estudo	Local e desenho	Participantes ou unidade de análise	Contribuição para a revisão
Lopes, Xavier e Silva (2020)	Piauí; métodos mistos e comparação urbano-rural.	Registros de 88 estudantes do 6º ano; questionários com 18 estudantes e entrevistas com quatro docentes.	Tempo de viagem, acesso a atividades fora do turno e médias escolares.
Andrade e Rodrigues (2020)	Noroeste do Rio de Janeiro; estudo qualitativo com observação participante.	Três escolas do campo acompanhadas entre 2015 e 2019.	Estradas, chuvas, interrupção do serviço, horários e frequência.
Nozu e Bruno (2021)	Mato Grosso do Sul; pesquisa etnográfica.	Três escolas, 25 profissionais e caracterização de 397 matrículas.	Jornada diária extensa e restrição do atendimento educacional especializado.
Nascimento e Andrade (2022)	Santa Maria do Cambucá, Pernambuco; estudo quantitativo e qualitativo.	363 estudantes usuários do transporte e 32 professores, em 15 escolas.	Regularidade, pontualidade, conforto, segurança, rotas e percepções educacionais.
Silva e Barros (2025)	Ariquemes, Rondônia; pesquisa-ação com observação direta.	46 crianças de quatro e cinco anos, em três escolas rurais.	Distâncias, duração das rotas, chuvas, estradas, atolamentos, quebras e frequência.

Fonte: elaboração própria com base nos estudos incluídos.

3.3. Condições do Deslocamento, Tempo e Experiência Cotidiana

Os estudos mostram que a qualidade do deslocamento resulta da combinação entre disponibilidade, regularidade, acessibilidade territorial, adequação da viagem e compatibilidade dos horários escolares. No Piauí, todos os estudantes rurais da amostra utilizavam transporte escolar e percorriam trajetos de 20 minutos a uma hora (Lopes; Xavier; Silva, 2020). Em Mato Grosso do Sul, motoristas iniciavam a coleta às 4 horas; as atividades escolares ocorriam das 7h40 às 15 horas e alguns estudantes retornavam às suas casas por volta das 18h30 (Nozu; Bruno, 2021). Esses dados descrevem o tempo diário vinculado ao transporte e à escola, e não o período passado exclusivamente dentro do veículo.

Em Pernambuco, 339 dos 363 estudantes utilizavam ônibus; 13 viajavam em micro-ônibus e 11 em Kombi. Para 237 participantes, o trajeto incluía vias não pavimentadas. As respostas associaram o serviço a conforto, segurança, civilidade e pontualidade, mas também registraram superlotação, desorganização, desconforto, insegurança, rotas longas, estradas ruins e lentidão (Nascimento; Andrade, 2022). A coexistência de avaliações positivas e negativas indica que a oferta não produz uma experiência uniforme, mesmo no interior de um único programa.

Andrade e Rodrigues (2020) observaram que chuvas tornavam estradas inacessíveis e impediam a circulação dos veículos. Em uma das escolas, a interrupção do serviço municipal dificultou o acesso; em outra, estudantes acordavam por volta das 5 horas e retornavam tarde. Em Rondônia, rotas para três escolas somavam de 21 a 60 quilômetros, com duração entre 30 minutos e até 3 horas. Chuvas, atolamentos, árvores caídas, estradas sem pavimentação, falhas

mecânicas e ausência de manutenção ampliavam os percursos (Silva; Barros, 2025). O território modifica, portanto, o significado de distância: clima, tipo de via, veículo, paradas e continuidade do serviço transformam percursos semelhantes em experiências distintas.

O corpus não mediu de modo sistemático sono, dor, estresse ou fadiga. A longa duração da jornada permite discutir desgaste como hipótese interpretativa, mas não autoriza afirmar efeitos corporais que os estudos não mensuraram. Essa distinção é necessária para manter a síntese no nível sustentado pelas fontes.

3.4. Frequência, Pontualidade e Participação Educacional

A relação mais consistente no conjunto analisado liga o transporte à possibilidade de estar na escola e participar de suas atividades. As interrupções causadas por chuvas e pela suspensão do serviço restringiram a frequência nas escolas analisadas por Andrade e Rodrigues (2020). Em Rondônia, durante o inverno amazônico, as quebras e a precariedade das estradas faziam com que poucos estudantes chegassem às escolas (Silva; Barros, 2025). Em Nascimento e Andrade (2022), professores perceberam melhora na presença e na pontualidade após a implantação do programa, embora sem comparação longitudinal baseada em registros administrativos.

A compatibilidade de horários também definiu quais oportunidades educacionais estavam disponíveis. No estudo de Lopes, Xavier e Silva (2020), a inexistência de transporte no contraturno impedia estudantes rurais de frequentar atividades extracurriculares e programas de apoio. Nozu e Bruno (2021) observaram problema

semelhante no atendimento educacional especializado: como o transporte operava apenas no tempo regular da escola, o atendimento precisava ocorrer durante as aulas comuns, retirando os estudantes de atividades da turma em sistema de revezamento.

As evidências também mostram que a oferta formal não garante acesso efetivo. Em um assentamento de Santa Catarina, a alternativa proposta pelo poder público deslocaria crianças por cerca de 15 quilômetros até outra comunidade, enquanto as famílias defendiam a permanência da escola no próprio território (Silva; Franzoni, 2017). Em conjunto, os estudos indicam que regularidade, distância e horários afetam presença e acesso a atividades; a participação, por sua vez, integra as condições em que o estudante aprende. A revisão identifica mecanismos, mas não demonstra que cada etapa determina causalmente a seguinte.

3.5. Rendimento Escolar e Condições de Aprendizagem

Apenas Lopes, Xavier e Silva (2020) apresentaram medidas objetivas de rendimento. Entre os estudantes rurais do 6º ano, as médias foram 5,7 em Matemática, 5,9 em Língua Portuguesa e 6,2 em Ciências; entre os estudantes urbanos, foram 6,3, 6,9 e 6,7, respectivamente. A diferença não pode ser atribuída isoladamente ao transporte. O próprio desenho do estudo não controla condições socioeconômicas, apoio familiar, trajetórias escolares anteriores ou outros fatores que distinguem os grupos.

Nascimento e Andrade (2022) registraram percepções docentes de redução da evasão e melhora no desempenho. O achado mostra como professores avaliam os efeitos do programa, mas não equivale a uma medida causal. Nos demais estudos, a contribuição é indireta:

interrupções do acesso, grandes distâncias, jornadas extensas, insegurança e retirada de aulas para atendimento especializado descrevem condições de participação potencialmente relevantes para aprender, sem medir aprendizagem ou desempenho (Silva; Franzoni, 2017; Andrade; Rodrigues, 2020; Nozu; Bruno, 2021; Silva; Barros, 2025).

Quadro 3. Níveis de evidência e limites de interpretação

Nível de evidência	Achado no corpus	Interpretação permitida
Medida objetiva	Médias escolares distintas entre estudantes rurais e urbanos em um estudo.	Há diferença entre grupos; o efeito específico do transporte não foi isolado.
Percepção dos participantes	Professores relataram melhora de frequência, pontualidade, evasão e desempenho.	O programa foi percebido como benéfico; faltam medidas comparativas para estimar efeito.
Mecanismo documentado	Interrupções por chuvas e estradas, grandes distâncias, ausência de contraturno e incompatibilidade com atendimento especializado.	O transporte ampliou ou restringiu acesso e participação em oportunidades educacionais.
Hipótese interpretativa	Jornadas longas podem produzir desgaste e reduzir disposição.	Hipótese plausível que exige mensuração direta em estudos futuros.

Fonte: elaboração própria com base nos estudos incluídos.

3.6. Síntese dos Resultados

O Quadro 3 sintetiza a força e os limites das evidências encontradas. O corpus sustenta com maior segurança a relação entre transporte, acesso e participação escolar. A evidência sobre aprendizagem é escassa e heterogênea. A contribuição dos estudos está em mostrar que o deslocamento não termina no portão: sua regularidade e seus horários organizam a presença, o acesso a apoios e o tempo cotidiano dos estudantes. A inferência causal sobre rendimento permanece aberta.

4. DISCUSSÃO

4.1. Transporte, Território e Direito à Educação

Os resultados confirmam que a garantia jurídica do transporte precisa ser examinada em sua realização territorial. A legislação assegura o programa suplementar, mas a efetividade do direito depende de veículos adequados, rotas contínuas e vias transitáveis. Quando a chuva interrompe o serviço ou uma rota não atende atividades fora do turno, o direito formal permanece reconhecido enquanto a possibilidade concreta de frequentar a escola se reduz.

Essa tensão dialoga com a Educação do Campo. Caldart (2009) define esse projeto educacional a partir das lutas e das condições de existência dos povos do campo, enquanto Molina e Sá (2012) situam a escola em relação orgânica com seu território. Sob essa perspectiva, o transporte não pode funcionar apenas como correção técnica das distâncias produzidas pelo fechamento ou pela nucleação de unidades. Sua organização precisa considerar tempos de vida, vínculos comunitários e diversidade territorial.

Andrade e Rodrigues (2020) mostram como precariedade de infraestrutura e reorganização da rede se combinam. Silva e

Franzoni (2017) acrescentam a tensão entre a permanência da escola na comunidade e a transferência das crianças para uma unidade distante, enquanto Silva e Barros (2025) documentam como rotas longas e estradas precárias atravessam o cotidiano da Educação Infantil. O transporte garante acesso a escolas distantes, mas também pode naturalizar o afastamento entre comunidade e unidade escolar. Sampaio, Sampaio e Araujo (2024), estudo excluído do corpus, analisaram o PNATE em relação ao número de estabelecimentos rurais de Educação Infantil. A leitura conjunta recomenda avaliar o transporte como parte da política territorial de educação, e não como setor separado da rede escolar.

4.2. Da Presença Física à Participação Educacional

O acesso costuma ser registrado de forma binária: o estudante tem ou não tem transporte. Os estudos incluídos revelam uma gradação. O serviço pode conduzir o estudante à escola e, ao mesmo tempo, impedir sua participação em reforço, atividades extracurriculares ou atendimento especializado por não operar em horários compatíveis. O acesso ao prédio, nesse caso, não corresponde ao acesso ao conjunto de oportunidades oferecidas pela escola.

A distinção entre presença e participação ajuda a interpretar os achados sem exagerar sua força. Frequência e pontualidade aproximam o estudante do processo pedagógico, mas não asseguram aprendizagem por si mesmas. A organização do transporte atua como condição intermediária: define quando e por quanto tempo o estudante pode permanecer na escola e quais atividades consegue frequentar. Essa formulação preserva a complexidade do fenômeno e identifica um aspecto passível de intervenção pela política pública.

Para a Educação Especial, o resultado de Nozu e Bruno (2021) é particularmente relevante. A incompatibilidade entre o transporte e o contraturno deslocou o atendimento especializado para o horário das aulas comuns. O arranjo resolveu parcialmente o acesso ao serviço, mas criou competição entre atividades educacionais. O caso mostra que equidade não se resume a disponibilizar a mesma rota para todos; exige coordenar transporte, jornada e apoios conforme necessidades distintas.

4.3. Tempo de Deslocamento e Condições de Aprendizagem

Os horários e distâncias registrados indicam que alguns estudantes iniciam o deslocamento de madrugada, retornam no fim do dia ou permanecem até três horas em determinadas rotas. Para crianças pequenas, os estudos acrescentam preocupações com acompanhamento adulto, segurança, clima e adequação dos veículos. A duração do percurso reduz o tempo disponível para descanso, convivência e atividades escolares, mas o corpus não avaliou sistematicamente esses desfechos. A jornada extensa deve, portanto, ser tratada como exposição relevante, não como prova de dano cognitivo.

A diferença de médias observada por Lopes, Xavier e Silva (2020) e as percepções docentes registradas por Nascimento e Andrade (2022) justificam novas investigações, não uma conclusão causal. Estudos futuros precisam combinar dados de georreferenciamento e duração real das rotas com registros de faltas, atrasos, participação e rendimento, além de medidas sobre sono, fadiga e bem-estar. Modelos quantitativos devem controlar fatores socioeconômicos e escolares, e abordagens qualitativas devem incluir a voz dos estudantes para esclarecer como o percurso é vivido.

A noção de condições de aprendizagem oferece uma síntese adequada ao estado das evidências. Ela reconhece que presença, tempo e disposição integram o processo educacional, mas mantém separados o mecanismo plausível e o resultado demonstrado. Essa cautela responde à lacuna identificada por Amariz, Pessanha e Campos (2025): ainda são poucos os estudos que conectam transporte a indicadores educacionais com desenhos capazes de sustentar inferências mais fortes.

4.4. Limitações da Revisão

Esta revisão apresenta quatro limitações principais. A busca foi restrita à SciELO, o que favorece a recuperação de periódicos de acesso aberto, mas deixa de fora outras bases e literatura técnica. Três artigos foram incorporados a partir do acervo formado nas buscas complementares anteriores, e não pela estratégia principal atualizada, procedimento informado para preservar a transparência do percurso. A seleção e a extração foram realizadas por uma única revisora, sem verificação independente. Por fim, a heterogeneidade de métodos, participantes e resultados impossibilitou comparação quantitativa. Essas limitações recomendam cautela, embora não alterem a diferença observada entre evidências de acesso e participação, mais consistentes, e evidências de aprendizagem, ainda incipientes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção analisada mostra que o transporte escolar integra as condições concretas de escolarização dos estudantes do campo. Regularidade, pontualidade, tempo de percurso, compatibilidade de horários, lotação, conforto, segurança e condições das vias afetam a

possibilidade de chegar, permanecer e participar das atividades oferecidas pela escola.

A pergunta sobre a existência do serviço é insuficiente para avaliar sua qualidade. Um transporte disponível pode sofrer interrupções, impor jornadas extensas ou não atender o contraturno. Nesses casos, garante parte do acesso e mantém barreiras à participação. A avaliação da política deve incorporar indicadores de continuidade, duração da viagem, segurança, conforto e compatibilidade com todas as atividades educacionais.

Os seis estudos não demonstram uma relação causal direta entre transporte e aprendizagem. A evidência mais sólida diz respeito ao acesso, à frequência e às oportunidades de participação. Diferenças de rendimento e percepções de melhora merecem atenção, mas precisam ser examinadas com desenhos que controlem outros determinantes da escolarização.

Para gestores, os achados recomendam articular planejamento de rotas, calendário, horários escolares, atendimento especializado e atividades de apoio. Para a pesquisa, indicam a necessidade de integrar dados objetivos do percurso, registros escolares e relatos dos estudantes. Na Educação do Campo, essa agenda deve partir do território e reconhecer que a qualidade do caminho até a escola compõe a qualidade do direito à educação.

ASPECTOS ÉTICOS

Por utilizar exclusivamente documentos científicos de acesso público e não envolver participantes humanos, a pesquisa não demandou apreciação por Comitê de Ética em Pesquisa.

DISPONIBILIDADE DOS DADOS

Os dados sintetizados nesta revisão provêm dos artigos citados e da matriz apresentada nos quadros do manuscrito.

CONFLITO DE INTERESSES

A autora declara não haver conflito de interesses.

FINANCIAMENTO

A pesquisa não recebeu financiamento específico de agências públicas, comerciais ou sem fins lucrativos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARIZ, Sônia Lago; PESSANHA, Gabriel Rodrigo Gomes; CAMPOS, Carla Leila Oliveira. Transporte escolar no Brasil e sua influência no desempenho ou indicadores educacionais dos estudantes: uma revisão sistemática da literatura (2015-2024). *Revista Exitus*, Santarém, v. 15, n. 1, e025016, 2025. DOI: 10.24065/re.v15i1.2711.

ANDRADE, Francisca Marli Rodrigues de; RODRIGUES, Marcela Pereira Mendes. Escolas do campo e infraestrutura: aspectos legais, precarização e fechamento. *Educação em Revista*, Belo Horizonte, v. 36, e234776, 2020. DOI: 10.1590/0102-4698234776.

ARROYO, Miguel Gonzalez. Políticas de formação de educadores(as) do campo. *Cadernos CEDES*, Campinas, v. 27, n. 72, p. 157-176, 2007. DOI: 10.1590/S0101-32622007000200004.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988.

BRASIL. Decreto nº 7.352, de 4 de novembro de 2010. Dispõe sobre a política de educação do campo e o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária. Brasília, DF: Presidência da República, 2010.

BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília, DF: Presidência da República, 1996.

CALDART, Roseli Salete. Educação do campo: notas para uma análise de percurso. Trabalho, Educação e Saúde, Rio de Janeiro, v. 7, n. 1, p. 35-64, 2009. DOI: 10.1590/S1981-77462009000100003.

LOPES, Suzana Gomes; XAVIER, Isabel Matilde de Carvalho; SILVA, Alexandre Leite dos Santos. Rendimento escolar: um estudo comparativo entre alunos da área urbana e da área rural em uma escola pública do Piauí. Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação, Rio de Janeiro, v. 28, n. 109, p. 962-981, 2020. DOI: 10.1590/S0104-40362020002802371.

MOLINA, Mônica Castagna; SÁ, Laís Mourão. Escola do campo. In: CALDART, Roseli Salete et al. (org.). Dicionário da Educação do Campo. Rio de Janeiro; São Paulo: Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio; Expressão Popular, 2012. p. 324-331.

NASCIMENTO, Maria Victória Leal de Almeida; ANDRADE, Mauricio Oliveira de. Programa de transporte escolar como meio para melhorar a educação pública em um pequeno município rural no Nordeste do Brasil. Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em

Educação, Rio de Janeiro, v. 30, n. 114, p. 182-206, 2022. DOI: 10.1590/S0104-40362021002903093.

NOZU, Washington Cesar Shoiti; BRUNO, Marilda Moraes Garcia. Inclusão e produção da diferença em escolas do campo. Cadernos CEDES, Campinas, v. 41, n. 114, p. 131-143, 2021. DOI: 10.1590/CC223636.

PETERS, Micah D. J. et al. Updated methodological guidance for the conduct of scoping reviews. JBI Evidence Synthesis, v. 18, n. 10, p. 2119-2126, 2020. DOI: 10.11124/JBIES-20-00167.

SAMPAIO, Maria Analice dos Santos; SAMPAIO, Maria Odalice dos Santos; ARAUJO, Jair Andrade. Efeitos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar sobre os estabelecimentos rurais de educação infantil. Revista de Economia e Sociologia Rural, v. 62, n. 4, e278422, 2024. DOI: 10.1590/1806-9479.2023.278422.

SILVA, Andressa Lima da; BARROS, Josemir Almeida. Infâncias da terra amazônica rondoniense: narrativas e representações das crianças do meio rural. Educar em Revista, Curitiba, v. 41, e89829, 2025. DOI: 10.1590/1984-0411.89829.

SILVA, Cynthia Nalila Souza; FRANZONI, Soraya Conde. Memórias e atualidades da educação infantil no assentamento de Vila Nova, Santa Rosa do Sul, Santa Catarina. Cadernos CEDES, Campinas, v. 37, n. 103, p. 347-360, 2017. DOI: 10.1590/CC0101-32622017176126.

TRICCO, Andrea C. et al. PRISMA extension for scoping reviews (PRISMA-ScR): checklist and explanation. Annals of Internal Medicine, v. 169, n. 7, p. 467-473, 2018. DOI: 10.7326/M18-0850.

