



# TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL E SUA INFLUÊNCIA NO DESEMPENHO OU INDICADORES EDUCACIONAIS DOS ESTUDANTES: UMA REVISÃO SISTEMÁTICA DA LITERATURA (2015-2024)

*Sônia Lago Amariz*<sup>1</sup>

*Gabriel Rodrigo Gomes Pessanha*<sup>2</sup>

*Carla Leila Oliveira Campos*<sup>3</sup>

## RESUMO

A Política de Transporte Escolar tem o objetivo de melhorar a acessibilidade dos estudantes que residem em áreas rurais do Brasil ao sistema educacional. Sua implementação é desafiadora devido à diversidade geográfica, social e econômica do país. Este estudo realiza uma revisão sistemática da literatura sobre o transporte escolar, utilizando o método de Revisão Sistemática de Literatura proposto por Roever (2017) somado à análise de pesquisas publicadas entre 2015 e 2024 em quatro bibliotecas virtuais: Periódicos Capes, Oasisbr, SciELO e Web of Science. A revisão abrangeu 57 estudos que abordam temas como Política de Nucleação Escolar, Educação do Campo, Programas de Transporte Escolar e seu Financiamento. Desses trabalhos, sete focaram em indicadores educacionais como a frequência escolar, evasão, IDEB e desempenho no ENEM. Os dados quantitativos revelam a necessidade de amostras mais robustas e análises matemáticas detalhadas para avaliar o impacto do transporte escolar no desempenho dos alunos, mas podem-se destacar problemas como a falta de transporte regular, baixo investimento, longos percursos e má gestão dos recursos, que prejudicam o desempenho educacional. Em contraste, o Programa Caminho da Escola/Ceará se destacou positivamente, mostrando um aumento significativo no IDEB das escolas rurais do estado após sua implementação.

**Palavras-chave:** Transporte escolar. Brasil. Revisão Sistemática da Literatura.

## SCHOOL TRANSPORTATION IN BRAZIL AND ITS INFLUENCE ON STUDENT PERFORMANCE OR EDUCATIONAL INDICATORS: A SYSTEMATIC REVIEW OF THE LITERATURE (2015-2024)

<sup>1</sup>Mestranda em Gestão Pública e Sociedade pela Universidade Federal de Alfenas (UNIFAL), - Brasil; Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Gestão Pública e Sociedade (PPGPS). Orcid iD: <https://orcid.org/0009-0003-8086-4043>. E-mail: [sonia-amariz@sou.unifal-mg.edu.br](mailto:sonia-amariz@sou.unifal-mg.edu.br).

<sup>2</sup>Doutor em Administração UFLA-MG. Professor associado do Instituto de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal de Alfenas (ICSA-UNIFAL-MG). Professor do Programa de Pós-Graduação de Gestão Pública e Sociedade (PPGPS). Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0002-6480-357X>. E-mail: [gabriel.pessanha@unifal-mg.edu.br](mailto:gabriel.pessanha@unifal-mg.edu.br).

<sup>3</sup>Doutora em Estudos Linguísticos, UFMG; Universidade Federal de Alfenas-UNIFAL-MG-Brasil; Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública e Sociedade. Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0001-5960-7323>. E-mail: [carla.oliveira@unifal-mg.edu.br](mailto:carla.oliveira@unifal-mg.edu.br).

## ABSTRACT

The School Transportation Policy aims to improve the accessibility of students living in rural areas of Brazil to the educational system. Its implementation is challenging due to the country's geographical, social, and economic diversity. This study conducts a systematic review of the literature on School Transportation, using the study selection method proposed by Roever (2017). Research published between 2015 and 2024 was analyzed from four virtual libraries: Periódicos Capes, Oasisbr, SciELO, and Web of Science. The review covered 57 studies addressing topics such as School Nucleation Policy, Rural Education, School Transportation Programs, and their Financing. Among the reviewed studies, seven focused on educational indicators such as School Attendance, Dropout Rates, IDEB, and performance in ENEM. Quantitative data reveal the need for more robust samples and detailed mathematical analyses to assess the impact of school transportation on student performance. Qualitative research highlights issues such as lack of regular transportation, low investment, long routes, and poor resource management, which negatively affect educational performance. In contrast, the Caminho da Escola Program in Ceará stood out positively, showing a significant increase in the IDEB of rural schools in the state of Ceará following its implementation.

**Keywords:** School transportation. Brazil. Systematic Review of the Literature.

## TRANSPORTE ESCOLAR EN BRASIL Y SU INFLUENCIA EN EL RENDIMIENTO O EN LOS INDICADORES EDUCATIVOS DE LOS ESTUDIANTES: UNA REVISIÓN SISTEMÁTICA DE LA LITERATURA (2015-2024)

2

## RESUMEN

La Política de Transporte Escolar tiene el objetivo de mejorar la accesibilidad de los estudiantes que residen en áreas rurales de Brasil al sistema educativo. Su implementación es desafiante debido a la diversidad geográfica, social y económica del país. Este estudio realiza una revisión sistemática de la literatura sobre el Transporte Escolar, utilizando el método de selección de estudios propuesto por Roever (2017). Se analizaron investigaciones publicadas entre 2015 y 2024 en cuatro bibliotecas virtuales: Periódicos Capes, Oasisbr, SciELO y Web of Science. La revisión abarcó 57 estudios que tratan temas como Política de Nucleación Escolar, Educación Rural, Programas de Transporte Escolar y su Financiación. Entre los estudios revisados, siete se centraron en indicadores educativos como la Asistencia Escolar, la Deserción, el IDEB y el rendimiento en el ENEM. Los datos cuantitativos revelan la necesidad de muestras más robustas y análisis matemáticos detallados para evaluar el impacto del Transporte Escolar en el rendimiento de los estudiantes. Las investigaciones cualitativas destacan problemas como la falta de transporte regular, la baja inversión, los largos trayectos y la mala gestión de los recursos, que perjudican el rendimiento educativo. En contraste, el Programa Caminho da Escola en Ceará destacó positivamente, mostrando un aumento significativo en el IDEB de las escuelas rurales del estado de Ceará tras su implementación.

**Palabras clave:** Transporte Escolar. Brasil. Revisión Sistemática de la Literatura.

## INTRODUÇÃO

Para assegurar o acesso universal à educação, as políticas de transporte escolar desempenham um papel fundamental, garantindo que os estudantes da Educação Básica, que residem em áreas rurais, tenham acesso ao processo educacional. Isso se dá por meio do financiamento de veículos ou embarcações, manutenção da frota, contratação de serviços e de pessoal (Brasil, 2004). Essas medidas visam promover o deslocamento desses alunos pelo trajeto que vai de suas residências até as suas escolas, e vice-versa.

No Brasil, as políticas públicas de transporte escolar tiveram início nos anos 1990, no Ministério da Educação (MEC), mais precisamente em 1993, na Fundação de Assistência ao Estudante (FAE). Já, em 1994, foi criado o primeiro programa de transporte escolar, por meio da Portaria MEC nº 955, no governo do então presidente Itamar Franco, com a designação de Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) (Brasil, 1994).

O PNTE objetivava contribuir financeiramente com os municípios e Organizações não Governamentais (ONGs) para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino (Brasil, 1994). Cruz e Moura (2013) explicam que o PNTE era uma modalidade de assistência financeira voluntária, que dependia da elaboração de Planos de Trabalho Anuais como condição para a celebração de convênio entre o governo federal, estados e municípios.

Decorridos dez anos, o Governo Lula implementou duas outras políticas de transporte escolar: o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola (Brasil, 2004).

O PNATE foi criado pela Lei nº 10.880/2004 e era gerido pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Objetivava garantir aos alunos residentes na zona rural acesso e permanência nos estabelecimentos escolares de ensino fundamental público, por meio de assistência suplementar a estados, DF e municípios. Tal assistência dava-se por meio de transferências automáticas aos entes federados, independentemente de celebração de convênios com a União. A base de custeio levava em consideração o

quantitativo de alunos residentes na zona rural informados pelo Censo Escolar, realizado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP).

Já o Programa Caminho da Escola foi instituído pela Resolução FNE nº 03/2007 (Brasil, 2007). O programa concedia linha de crédito especial aos estados e municípios para aquisição de ônibus, micro-ônibus zero quilômetro e embarcações novas para uso no transporte escolar, sendo o contrato formalizado por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Mais tarde, a Medida Provisória nº 455/2009 (Brasil, 2009), convertida na Lei nº 11.947, ampliou o programa a todo aluno da educação básica e não apenas aos do Ensino Fundamental. Essa foi uma importante mudança, pois permitiu que os programas federais de transporte escolar ampliassem o atendimento aos estudantes da Educação Infantil ao Ensino Médio brasileiros.

É acerca do tema “a influência das políticas de transporte escolar brasileiras sobre o desempenho escolar de estudantes” que o presente trabalho se debruça. Apresenta-se, então, uma revisão sistemática da literatura, com o objetivo de compreender a abordagem da produção acadêmica sobre a relação entre indicadores de desempenho e qualidade educacionais de estudantes usuários do transporte escolar na Educação Básica.

Para alcançar esse objetivo foram formuladas duas questões norteadoras: a) O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras? b) As pesquisas sobre as políticas de transporte escolar apontam relações entre o uso do transporte escolar e as políticas a ele aplicadas e o desempenho ou indicadores educacionais dos estudantes usuários do serviço?

O artigo está organizado da seguinte forma: inicialmente, são descritos os procedimentos metodológicos da pesquisa; na sequência, apresentam-se os resultados e discussões, com a caracterização dos estudos, abordagens, procedimentos metodológicos e assuntos tratados nos trabalhos incluídos; e, por fim, a conclusão.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos aplicados nesta pesquisa envolvem o levantamento da produção acadêmico-científica acerca das políticas de transporte escolar e a análise da influência nos indicadores de desempenho e qualidade educacionais dos estudantes da Educação Básica brasileira.

A propósito disso, Roever (2017) compreende que “a Revisão Sistemática (RS) é uma forma rigorosa de resumir as evidências científicas disponíveis que são derivadas de vários ensaios clínicos, estudos de diagnóstico e prognóstico, ou de um método em particular”. Este estudo utilizará o protocolo sugerido pelo autor para compor um portfólio de pesquisas para análise e discussão dos resultados. Quatro bases de buscas ou bibliotecas virtuais foram utilizadas para pesquisa de artigos, dissertações e teses, sendo elas: Periódicos Capes, Scielo, Oasisbr e *Web of Science*.

As buscas nas bases acadêmicas ocorreram entre 14 e 18 de junho de 2024. Para obter os resultados, recorreu-se a 12 combinações de palavras, apresentadas no Quadro 1, que poderiam aparecer em qualquer parte dos estudos, não se limitando apenas ao título, resumo ou palavras-chave e que foram escolhidas em congruência com o problema geral da pesquisa e seus objetivos. Em termos de recorte temporal, as buscas foram restritas a publicações dos últimos 10 anos, de 2015 a 2024, com o propósito de incluir as pesquisas mais recentes sobre o tema.

O Software Mendeley (gerenciador de referências acadêmicas) foi usado para organização dos estudos identificados durante as buscas e nas etapas de inclusão e exclusão das pesquisas, descritas a seguir:

Etapa 1) Identificação: obtiveram-se, após as buscas iniciais, 469 resultados, abrangendo 281 do Oasisbr, 172 do Portal Capes Periódicos, 8 do Scielo e 8 do *Web of Science*. Dos 469 estudos, 22 links geraram erros ou eram inacessíveis. Portanto, o resultado inicial na etapa de identificação foi o de 447 pesquisas identificadas:

**QUADRO 1** – Termos e combinações utilizadas nas buscas

TERMOS E COMBINAÇÕES			RESULTADOS OBTIDOS NAS BIBLIOTECAS			
TERMO 1	OPERADOR	TERMO 2	CAPES	SCIELO	OASISBR	WEB OF SCIENCE
Transporte Escolar	AND	Política Pública	14	01	53	01
		Política	30	01	87	02
		Indicadores Educacionais	02	00	02	00
		IDEB	02	00	05	00
		Educação Básica	23	02	26	01
		Política Educacional	12	00	12	01
		Impacto	22	00	34	00
		Rendimento	07	00	06	00
		Evasão	16	01	15	01
		Reprovação	02	00	04	00
		Permanência	28	01	31	01
		Frequência	14	02	06	01

Fonte: Autores (2024).

Após o *download* dos arquivos, os estudos foram organizados utilizando o Software Mendeley (Organizador de Referências Acadêmicas) em uma Coleção Principal (*library*) e em subcoleções nomeadas conforme base de dados originária e combinações utilizadas nas buscas.

Etapa 2) Triagem: utilizou-se a função “*duplicates*” do Software Mendeley, para eliminar estudos identificados em duplicidade. Essa ação foi realizada após a conferência e complementação de dados (quando necessário) dos estudos, como: título, autoria, ano, cidade, instituição, resumo etc. no aplicativo. Cada pesquisa apontada em duplicidade foi confirmada individualmente pela conferência dos textos e dados.

Etapa 3) Elegibilidade: após a exclusão de estudos em duplicidade, restaram 201 pesquisas para realização da elegibilidade. Nesta etapa, foi realizada a leitura dinâmica do título, resumo e palavras-chave para verificar se o estudo teria aderência ao tema da RSL. Para a inclusão nesta pesquisa, os estudos deveriam: a) tratar sobre o tema transporte escolar brasileiro; b) pertencer a estudos sobre a Educação Básica; e c) ser trabalhos completos (trabalhos só em resumo ou incompletos seriam excluídos da etapa seguinte).

Foram excluídos nesta etapa 145 estudos que, dentre outros assuntos, tratavam do transporte escolar, mas relacionado a: Ensino Superior, Medicina, Saúde Ocupacional, Fisioterapia, Educação Física, Física, Contabilidade, instituições privadas, mobilidade urbana, transporte para deficientes, transporte escolar e alimentação, passe livre para estudantes, desempenho das cidades, transporte interestadual, transporte de material perigoso e transporte coletivo.

Etapa 4) Inclusão por relevância: nesta última etapa, os estudos foram lidos dinamicamente, em sua totalidade, para avaliar sua relevância e aderência aos objetivos desta pesquisa. Assim, incluíram-se 56 estudos:

**FIGURA 1** – Etapas de Exclusão e Inclusão dos Estudos



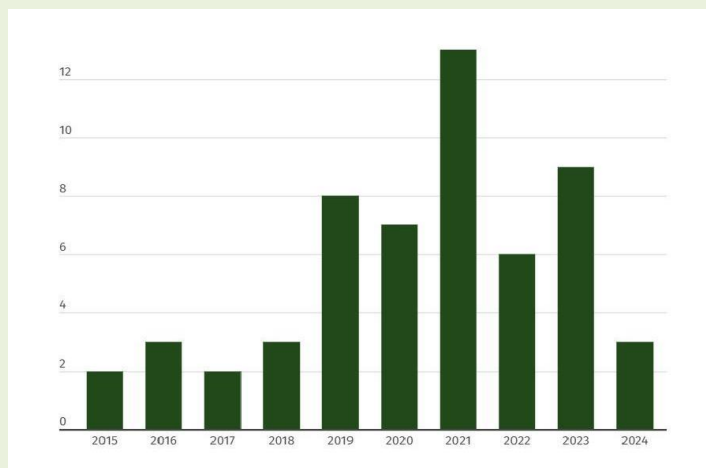
**Fonte:** Autores (2024), elaborada a partir de Roever (2017).

Os estudos incluídos foram analisados para identificar as respostas às questões norteadoras formuladas, conforme ilustram os resultados apresentados nas seções seguintes.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

O recorte temporal desta pesquisa foi de 2015 a 2024 e os estudos incluídos foram organizados por ano de publicação:

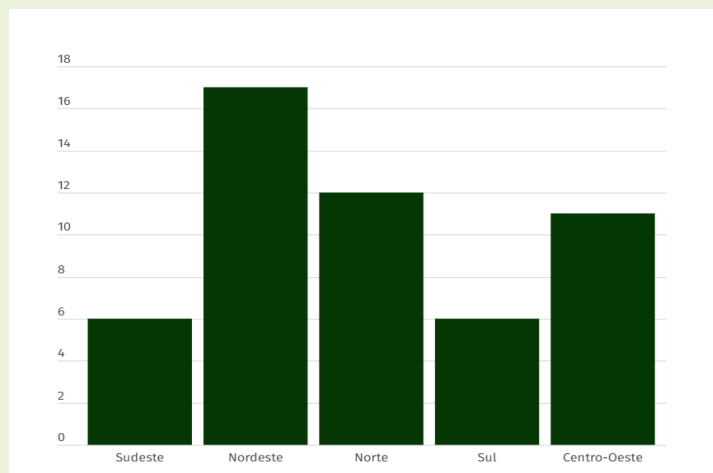
**GRÁFICO 1** – Distribuição dos Estudos por Ano de Publicação (2015-2024)



Fonte: Autores (2024).

Como as regiões brasileiras possuem suas próprias Políticas de Transporte Escolar e devido às peculiaridades ligadas às suas características geográficas e socioeconômicas, os estudos selecionados foram organizados levando em consideração a abrangência territorial das pesquisas. Neste caso o Gráfico 2 apresenta a distribuição dos estudos pelas regiões brasileiras:

**GRÁFICO 2** – Publicações por Regiões do Brasil (2015-2024)



Fonte: Autores (2024).

A maioria dos estudos incluídos tem como *locus* de pesquisa as regiões Nordeste (17 pesquisas), Norte (12 pesquisas) e Centro-Oeste (11 pesquisas). As regiões Sul e Sudeste apresentaram 6 pesquisas cada. Houve 4 estudos com abrangência nacional e que abordaram as políticas e programas nacionais de transporte escolar.



## Caracterização dos estudos, das abordagens e dos procedimentos utilizados

Os estudos incluídos são sem sua maioria artigos (37) que perfizeram o percentual de 66% dos trabalhos, seguidos por dissertações (12), com percentual de 21%, e, por fim, de teses (7), com 13%.

Identificou-se que os estudos incluídos utilizaram abordagens e procedimentos de pesquisas variados. A abordagem de estudo mais utilizada pelos pesquisadores foi a Abordagem Qualitativa (65%), seguida por estudos com Abordagem Híbrida (24%). Já os estudos com Abordagem Quantitativa foram menos frequentes (11%).

Em relação aos tipos de procedimentos metodológicos utilizados pelos pesquisadores, foi possível identificar que a maior parte das pesquisas qualitativas e híbridas utilizaram o método bibliográfico e/ou documental, enquanto as pesquisas de natureza quantitativa adotaram o método descritivo, alinhado a pesquisas de campo, estudos de caso e modelos matemáticos:

**QUADRO 2 - Procedimentos Metodológicos**

Tipo de Abordagem	Procedimento Metodológico	Procedimentos para coleta de dados	Autoria
Qualitativa	Bibliográfica e/ou Documental	Pesquisas, Leis, Documentos Institucionais, outros.	Amorim e Leite (2021); Anselmo Filho, Nogueira e Paula (2020); Carmo (2016); Cavalcanti e Carvalho (2021); Costa <i>et al.</i> (2021); Ferreira (2020), Freitas e Bezerra Neto (2023); Groff E Antonio(2018); Mendonça, Nascimento e Silva (2024); Souza e Bezerra Neto (2019); Ribeiro e DeJesus (2015); groff e Bezerra Neto(2022); Schuh <i>et al.</i> (2019); Souza (2019), Ribeiro e Da Silva (2021); Rocha (2022); Silva e Pastorio e Cardoso (2015); Silva e Santos (2023); Silva, Tubaldini e Melo (2018); Souza (2021); Souza (2022); Souza <i>et al.</i> (2016); Tavares e Cêa (2019).
	Pesquisa de Campo	Análise de Documentos e Dados Institucionais de estados, cidades, assentamentos	Amorim e Leite (2021); Anselmo Filho e Nogueira (2021); Carmo (2016); Carmo, Cunha e Prazeres (2020); Costa (2024); Costa <i>et al.</i> (2021); Nascimento, Dourado e Andrade (2023); Rinaldi (2022); Santos e Rodrigues (2023); Santos (2021), Santos e Silva, Tubaldini e Melo (2018).

	Estudo de Caso	Documentos institucionais como atas escolares e entrevistas com a comunidade local.	Groff (2018); Kelfer e Santos (2020); Pastorio e Cardoso (2015); Sanches e Oliveira (2019); Souza (2022).
	Pesquisa Participante	Entrevistas, rodas de conversa, fórum.	Amorim e Leite (2021), Castilho e França (2022); Prata, Souza e Leite (2023); Silva, Tubaldini e Melo (2018);
	Etnografia Geertziana	Observação participante, grupo focal, questionário semiestruturado	Castilho e França (2022).
	História Oral	Entrevistas	Novaes, Sousa e Formigosa (2021).
Quantitativa	Descritiva	Análise de Documentos Institucionais, Correlação de Spearman, Questionários.	Corrêa e Velloso (2020); Kloeckner (2023); Nascimento <i>et al.</i> (2021); Tavares e Alves (2015).
	Estudo de caso	Modelo de Nucleação de Alunos.	Kloeckner (2023); Nascimento <i>et al.</i> (2021).
Híbrida	Documental e/ou Bibliográfica	Documentos institucionais, Leis, pesquisas.	Brunet e Vargas (2023); Cardoso, Santos e Santos (2022); Farias e Viana (2024); Frozza (2017); Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019); Neves (2019); Silva, Cabral e Foschieira (2019); Silva, Piatrafesa e Alves (2021); Soares e Vidal (2021); Pessoa e Silva, Lima e David (2021).
	Revisão Sistemática da Literatura	Pesquisas, Leis, Documentos.	Pessoa e Silva, Lima e David (2021).
	Descritiva	Base de dados documentais.	Silva, Piatrafesa e Alves (2021).

Fonte: Autores (2024);

### **Análise dos assuntos mais abordados pelos estudos incluídos**

Com o objetivo de responder a primeira questão norteadora desta pesquisa “O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras?”, os estudos incluídos foram categorizados de acordo com o tema principal de discussão:

**QUADRO 3** – Temas mais discutidos pelos estudos incluídos

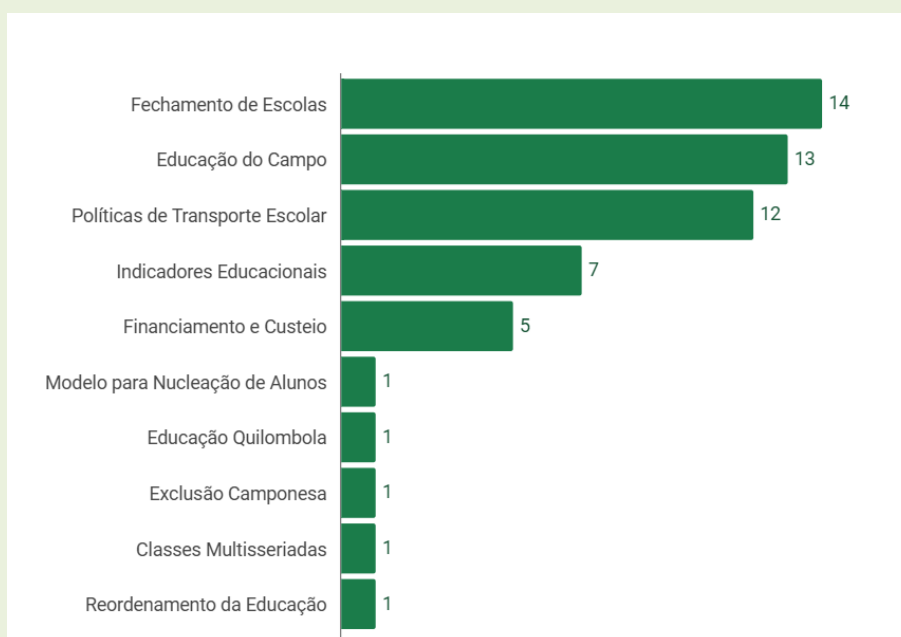
<b>Tema de Relevância</b>	<b>Estudos</b>
Fechamento de Escolas ou Política de Nucleação Escolar	Amorim e Leite (2021); Carmo (2016); Farias e Viana (2024); Freitas e Bezerra Neto (2023); Novaes, Sousa e Formigosa (2021); Rinaldi (2022); Pastorio e Cardoso (2015); Rocha (2022); Sanches e Oliveira (2019); Santos e Silva (2016); Silva e Ramos (2019); Souza (2019); Tavares e Cêa (2019); Valadão <i>et al.</i> (2021).
Educação do Campo	Brunet e Vargas (2023); Cardoso, Santos e Santos (2022); Carmo, Cunha e Prazeres (2020); Cavalcanti e Carvalho (2021), Costa <i>et al.</i> (2021); Groff (2018); Kelfer e Santos (2020); Melo e Pereira (2020); Prata, Souza e Leite (2023); Ribeiro e Da Silva (2021); Silva, Cabral e Foschieira (2019); Souza (2021).
Programas e Políticas de Transporte Escolar	Anselmo Filho e Nogueira (2021); Anselmo Filho, Nogueira e Paula (2020); Costa e Mineiro (2023); Ferreira (2020); Nascimento <i>et al.</i> (2021); Nascimento, Dourado e Andrade (2023); Pergher e Farenzena (2017); Pinto <i>et al.</i> (2023); Ribeiro e De Jesus (2015); Santos (2021); Santos e Rodrigues (2023); Souza (2022).
Indicadores Educacionais de Desempenho Escolar	Corrêa e Velloso (2020); Costa (2024); Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019); Mendonça, Nascimento e Silva (2024); Pessoa e Silva, Lima e David (2021); Silva e Rocha (2022); Silva e Santos (2023).
Financiamento e Custeio do Transporte Escolar	Frozza (2017); Neves (2019); Neves e Mesquita (2020); Schuh <i>et al.</i> (2019), Tavares e Alves (2015).
Modelo para Nucleação de Alunos	Kloeckner (2023).
Educação Quilombola	Castilho e França (2022).
Exclusão Camponesa	Silva, Piatrafesa e Alves (2021).
Classes Multisseriadas	Souza <i>et al.</i> (2016).
Reordenamento da Educação	Soares e Vidal (2021).

**Fonte:** Autores (2024).

Os resultados apurados indicam que a Política de Nucleação Escolar ou de Fechamento de Escolas de Campo foi o assunto mais abordado pelos estudos selecionados sobre o transporte escolar brasileiro, sendo tema principal de catorze estudos. Em seguida, identificou-se a Política de Educação do Campo, com treze estudos. As Políticas e Programas de Transporte Escolar (Caminho da Escola, PNATE etc.) foram tema central de doze estudos. Sete estudos abordaram os indicadores escolares ou de desempenho educacional. O financiamento e/ou custeio do transporte escolar brasileiro foram discutidos em cinco dos estudos incluídos. Por fim, os

temas da Nucleação de Alunos, Educação Quilombola, Exclusão Camponesa, Classes Multisseriadas e Reordenamento da Educação fizeram parte de um estudo cada. A seguir, ilustra-se graficamente em ordem crescente de incidência dos estudos, por tema adotado:

**GRÁFICO 3** – Distribuição dos Estudos por Tema



Fonte: Autores (2024).

### **As Políticas de Nucleação Escolar, Educação do Campo e os Programas e Políticas de Transporte Escolar**

Nesta sessão consta a análise dos estudos que abordam temas de relevância presentes no Quadro 3, relativos à primeira questão norteadora lançada nesta pesquisa: O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras? Assim sendo, a Política de Nucleação Escolar teve seu início na década de 80, mas ganhou mais força na década seguinte. Já a Política de Educação do Campo tem sua origem na década seguinte. Enquanto a primeira objetivava promover o encerramento de escolas de campo, como explicam Ferreira e Brandão (2017), a segunda objetiva atender às peculiaridades dos estudantes e população do campo, reconhecendo e valorizando sua cultura, aumentando o acesso à educação por meio da implantação de escolas nas

zonas rurais, adaptando currículo e calendário escolar às comunidades a que as escolas pertencem. Então de certa maneira, são políticas que se opõem.

Segundo Ferreira e Brandão (2017), entre os anos 1996 e 2002, foram fechadas 22.983 (vinte e duas mil novecentos e oitenta e três) escolas do campo no Brasil, o que reduziu a acessibilidade dos estudantes rurais às suas escolas. Os autores explicam ainda que, ao promover o encerramento dessas instituições educacionais, os governos não consultaram as comunidades rurais e os municípios aos quais pertenciam às escolas, de maneira que:

A política de Nucleação Escolar seria, na verdade, um processo de esvaziamento do meio rural, ou seja, da expulsão das populações do espaço rural brasileiro para os centros urbanos. Isto acontecia devido à falta de condições de estudo que pressionavam as famílias a deixarem suas comunidades rurais em busca de escolas para seus filhos (Ferreira; Brandão, 2017, p. 77).

Ocorre que, ao promover o encerramento de escolas de campo, os estudantes de zonas rurais deveriam estudar nas escolas urbanas. As famílias que não se mudassem para as cidades, para que seus filhos pudessem estudar, deveriam optar (quando disponível) pelo deslocamento cotidiano de seus filhos pelo transporte escolar. Em estudo recente, Cardoso, Santos e Santos (2022) observaram que o transporte escolar vem servindo a outros propósitos, como a retirada do aluno do campo para a cidade proporcionando, assim, a perda de vínculo com o ambiente em que reside, além de desmerecer as suas peculiaridades e saberes e romper com suas tradições e culturas campesinas.

As políticas públicas para a Educação do Campo vêm acontecendo sempre em detrimento da educação urbana, o que deixa a população do campo sempre em desvantagem e que giram em torno de interesses capitalistas visando principalmente a preparação de mão de obra dócil e com menores condições de reivindicar direitos estando à disposição da classe dominante para lhes proporcionar mais lucro (Cardoso; Santos; Santos, 2022, p. 10).

A não escuta e a não participação das comunidades rurais nos processos decisórios das políticas educacionais fez parte das reformas políticas promovidas após a Segunda Guerra Mundial. Elas aconteceram com o processo de financeirização da educação e controle capitalista, que se

propagou para os países da América Latina, por meio do Banco Mundial (ator político, intelectual e financeiro), como práticas gerenciais de controle, como apontam Amorim e Leite (2021, p. 678):

É tanto que o MEC não fala, em nenhum momento, em práticas democráticas, práticas coletivas, pensadas e construídas, por exemplo, pelos próprios sujeitos envolvidos no processo educativo (professores, alunos, pais, comunidade), mas, sim, no absorvimento dos referidos pacotes de serviços, produtos e assistência técnico-financeira. Sendo assim, em Casa Nova-BA, ao passarmos pelas estradas de terra que ligam as comunidades rurais do município, encontramos dezenas delas fechadas, embora continue havendo, dezenas dessas escolas no município em funcionamento. Essa política de fechamento escolar foi massiva em todo o Norte e Nordeste do país para atender aos ditames do imperialismo (Banco Mundial).

Amorim e Leite esclarecem ainda que o Programa Caminho da Escola e o Programa de Apoio ao Transporte Escolar fazem parte dos pacotes de investimento do Fundescola e Banco Mundial:

[...] nos pacotes de investimentos do Fundescola/Banco Mundial, alguns programas criados ganharam destaque nas referidas regiões, assim como no município em estudo, dentre eles: o Projeto de Adequação dos Prédios Escolares (PAPE), o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE). O PAPE significou, pois, um grande impacto na educação camponesa, sobretudo pela proposta de construção de 'escolas polos', resultando no fechamento das escolas rurais, em geral multisseriadas (Amorim; Leite, 2021, p. 678).

À medida que as escolas do campo eram aglutinadas em comunidades maiores ou centros urbanos, houve um aumento dos gastos com o transporte escolar. Isso se dava porque os estudantes das escolas encerradas teriam que se deslocar para as escolas longe de suas residências. Amorim e Leite (2021) evidenciam que os recursos destinados ao PNATE pelo MEC/Banco Mundial para financiar o transporte escolar são irrisórios diante da demanda criada no município após o fechamento das escolas, o que transforma a política de educação em uma lógica mercadológica de transporte.

Caldas e Mouette (2015) corroboram o estudo de Amorim e Leite (2021) quando explicam que “o processo de fechamento de escolas nas zonas rurais, por um lado contradiz o esforço de universalização do ensino e, por outro,

amplia a demanda por deslocamento dentro de determinada área rural ou da área rural para a área urbana". Assim, o deliberado processo de fechamento das escolas do campo se acentuou em detrimento de uma política de transporte escolar, no caso o PNATE e Caminho da Escola. Tal concepção é reafirmada por Santos e Silva (2016, p. 34) nos seguintes termos:

[...] a implementação de tais programas e/ou políticas públicas tem em contrapartida ao fechamento das escolas rurais, o suposto propósito de combater, ou pelo menos, amenizar as desigualdades regionais e escolares dos sujeitos que vivem em áreas rurais.

O estudo de Lord explora as relações existentes entre o Estado e as comunidades rurais. O autor menciona que, ao encerrar as escolas, o Estado, que já se fazia pouco presente nestas localidades, acabava por praticamente ali inexistir:

Para a população rural brasileira, o poder público está distante tão quanto estão distantes suas casas dos postos de saúde, os hospitais, as delegacias de polícia, a prefeitura e suas secretarias. [...] A materialização que essa população tem do poder público são as escolas [...] (Lord, 2008, p. 132).

Sousa, Silva e Goelzer (2023) lembram o papel social das escolas do campo para as comunidades rurais, como espaço de representatividade com "grande importância na garantia dos direitos das comunidades rurais onde estão inseridas". Nesse sentido, Lord arremata a questão, indicando que elas não podem ser desconsideradas na implementação das políticas educacionais:

A escola multisseriada – que até 1996 era um prédio pequeno formado de uma grande sala, um banheiro e uma cozinha, funcionando com um funcionário e um professor que reunia os alunos de primeira à quarta séries do ensino fundamental em um mesmo espaço também era próxima das casas das famílias rurais. Inclusive a localização dessas escolas multisseriadas se dava pela expectativa de levar a escola para o mais próximo possível das residências rurais. Com a nucleação aconteceu o oposto: ao centralizar as atividades educacionais nos vilarejos maiores, também distanciou a escola das demais famílias, sobretudo daquelas residentes em regiões menos providas de acesso e serviços (Lord, 2008, p 133).

Em contrapartida à Política de Nucleação Escolar é que se encontra a Política de Educação do Campo. Ela surge como uma luta social das comunidades rurais pelo acesso e pela preservação das escolas do campo. A Educação do Campo surge das lutas dos Movimentos Sociais na busca por garantias dos direitos da população campesina. Devido à ausência de políticas públicas direcionadas a essa realidade social e, ainda, por seus vestígios históricos sobre a negação de direitos às populações do campo, surgem preocupações e políticas com o objetivo de reverter essa realidade (Santos; Silva, 2016).

Com o encerramento das escolas, restava como opção, quando o havia disponível para os estudantes rurais, o transporte escolar. Ferreira e Brandão (2017) pontuam que, ao serem transportados para os centros urbanos, não havia preocupação dos governantes quanto à qualidade do transporte rural oferecido aos estudantes residentes no campo. Cabe ainda dizer que, além do desconforto e maior morosidade no deslocamento, há negligência quanto à segurança dos estudantes usuários do serviço.

Quando se iniciou o processo de nucleação escolar, o Poder Executivo acreditava que o encerramento das escolas iria diminuir os gastos públicos, já que a manutenção das escolas de áreas rurais era alta, quando comparadas às escolas urbanas. Isso porque os gastos eram contabilizados levando em consideração o quantitativo de alunos atendidos. As escolas rurais normalmente atendem a números inferiores de estudantes, devido à característica própria da baixa densidade demográfica dessas áreas.

Nesse sentido, o estudo realizado por Ferreira e Brandão na cidade de Morrinhos/Goiás, constatou que, para justificar o fechamento das escolas rurais, a Prefeitura alegou que a maior delas apresentava baixa demanda, ou seja, reduzido número de alunos por unidade de ensino, sendo mais viável para as finanças do município o incremento do transporte escolar para levar as crianças do meio rural para estudar nas escolas urbanas. mas isso não correspondia à realidade:

Constatamos um aumento significativo no volume de dinheiro destinado ao transporte escolar rural para os centros urbanos,



contradizendo as administrações públicas quanto à redução de gastos, uma vez que os dados demonstram alto custo por aluno transportado para as escolas urbanas, revelando falta de planejamento na gestão do ensino ou má intenção no uso – ou desvio – do dinheiro público por parte dos gestores públicos (Ferreira; Brandão, 2017, p. 82).

Sousa, Silva e Goelzer informam que o mesmo aconteceu em distritos da cidade de Santa Maria/Rio Grande do Sul, onde as escolas “pequenas” e com turmas multisseriadas se tornaram alvos do processo de Nucleação Escolar:

Além da maioria das escolas rurais possuírem pelo menos uma classe multisseriada, alguns distritos sequer possuem escolas, como é o caso de Arroio Grande e Arroio do Só. Nesses casos, ocorre a nucleação escolar, aplicada quando há poucos estudantes em cada escola e, assim, o poder público opta por aglutinar esse público em uma única escola. Desse modo, as crianças e adolescentes residentes nestes distritos precisam, obrigatoriamente, se deslocar até outro distrito para estudar, dependendo do transporte escolar (Sousa; Silva; Goelzer, 2023, p. 585).

Há uma contradição nessa lógica de custo, já que, ao direcionar os estudantes das zonas rurais para as cidades, os gastos com transporte escolar aumentavam, como demonstrado no estudo de Ferreira e Brandão (2017, p. 81). Os autores identificaram que, entre 2002 e 2009, 9,43% de escolas do campo foram fechadas e, em contrapartida, houve uma política de supervalorização do transporte escolar neste mesmo período, o que não trazia economia aos cofres públicos.

Para Mazur e Antonio (2016), na visão desses governos, fechar uma escola no campo e transportar os alunos remanescentes é menos oneroso ao erário público e, de quebra, mais civilizatório ou modernizante. Já para Basso e Bezerra Neto (2014), uma das principais motivações dos governos em favor da nucleação é a redução do custo médio por aluno, mas como sabe-se não há economia aos cofres públicos, mas sim remanejamento dos custos para o transporte escolar.

Acredita-se que a oferta do transporte escolar brasileiro é crescente no Brasil, mas sua demanda se expandiu também, como demonstraram os estudos aqui citados, devido ao encerramento das escolas de campo sem que a comunidade rural pudesse participar das decisões. Fato que diminuiu

ou dificultou o acesso dos estudantes rurais ao seu processo de escolarização e aumentou os gastos despendidos com a política de transporte escolar. Por esse motivo, a Política de Nucleação Escolar foi tema prioritário dos estudos selecionados e o mais triste desse fato é que:

Prevalece, nas decisões políticas de fechamento das escolas do campo, o princípio de que os educandos do campo querem estudar e morar nas cidades, o que, na maioria das vezes, não procede, caracterizando-se como manipulação política dos gestores sobre pais e alunos das áreas campestres com informações de que estudar nas escolas das cidades é mais proveitoso, caminho propício às condições para o fechamento. (Ferreira; Brandão, 2017, p. 83).

Assim, durante a Nucleação Escolar, as famílias eram apenas informadas a respeito. Nurnberg e Castanha (2018) investigaram sobre o processo de nucleação escolar na cidade de Enéas/Paraná e trouxeram depoimentos das pessoas das comunidades rurais que passaram pelo encerramento de suas escolas e ainda atas das reuniões promovidas para informar a comunidade local que se mostrava contrária e preocupada com o destino de seus filhos, como se verifica neste relato:

No dia doze de dezembro de um mil novecentos e noventa e dois às nove horas da manhã reuniram-se os pais dos alunos matriculados... Nesta reunião os pais presentes falaram a respeito da nuclearização dos alunos onde os pais presentes discordaram com a opinião, os pais presentes querem uma reunião com a presença dos prefeitos dos 2 municípios para entrarem num acordo. A pretensão dos pais presentes é que a escola permaneça aqui, construindo o prédio que está em situação precária (Nurnberg; Castanha, 2018, p. 46).

Nuremberg e Castanha (2018) colheram também o depoimento de um morador da comunidade após o processo de Nucleação Escolar. O morador lhes informou que houve atrito em reunião feita pelo governo local e comunidade quando do aviso do fechamento da escola, mas apesar da inconformidade os pais foram obrigados a mandar seus filhos para estudar longe.

Ferreira e Brandão (2017) explicam que o traslado e a concentração de alunos no meio urbano ofendem os direitos básicos das crianças e dos adolescentes em idade escolar, conforme Lei nº 8.069/1990. Os autores citam

prejuízos causados aos estudantes transportados que vão desde à própria identidade cultural, até a aprendizagem, formação e desenvolvimento cognitivo, por perderem a vivência da infância durante os longos trajetos até as escolas situadas nos centros urbanos.

Por fim, concluem que o processo se dá, unicamente, para preencher critérios de conveniências políticas das administrações municipais e estaduais, sem estudos científicos e sociais que comprovem as decisões dos gestores públicos.

### **Financiamento e custeio do transporte escolar brasileiro**

Quanto ao financiamento e o custeio do transporte escolar brasileiro cinco dos estudos incluídos tratam sobre o assunto. Trata-se de uma política pública que pesa nos cofres, principalmente dos municípios e estados mais pobres, com condições de estrutura viária precárias – daqueles com grandes extensões territoriais e com características geográficas e hidrográficas desafiadoras.

Nesse sentido, a utilização de critérios de custeio/financiamento com base apenas no quantitativo de estudantes da zona rural não promove a equidade no atendimento. Isso porque cada estado e município possui características geográficas, sociais e econômicas que podem aumentar ou diminuir os gastos com o transporte escolar.

Silva e Yashita (2010) explicam que a distribuição dos recursos PNATE aos municípios deve atender aos princípios da igualdade e da equidade. Isso significa que, aos alunos aplica-se o princípio da igualdade de recursos, visto que as crianças em idade escolar têm direito ao mesmo benefício, independentemente da localidade em que residam. Para estes autores aos municípios, cabe o princípio da equidade de recursos, a fim de minimizar os problemas geográficos, naturais e/ou financeiros.

Como exemplo, dentre os fatores que implicam no aumento do custo com o transporte escolar constam: o tipo de transporte oferecido (terrestre, aquaviário, misto etc.); o tipo de via (de chão ou asfaltadas); utilização de outros meios auxiliares (por exemplo, as balsas, que aumentam o tempo de

espera e, por consequência, a duração do itinerário); o tipo de veículo (ônibus, micro-ônibus, kombis, barcos manuais ou eletrônicos etc.); e a quantidade de barreiras geográficas e naturais, como rios, riachos, pontes, morros etc.

Para que não ocorra o subfinanciamento das Políticas de Transporte Escolar e a conseqüente sobrecarga dos cofres públicos dos municípios, executores finais do transporte escolar, os pesquisadores Silva e Yashita (2010) relatam a importância de considerar, para o repasse, diversas variáveis na definição dos critérios de distribuição dos recursos suplementares para o transporte escolar. Ressaltam também que os dados utilizados devem ser confiáveis, atualizados e que precisam ser consideradas as características, particularidades e/ou dimensões dos municípios.

Lord (2008) corrobora o estudo de Silva e Yashita (2010), explicando que algumas regiões brasileiras são mais prejudicadas, enquanto outras são beneficiadas, já que "o repasse do financiamento do transporte escolar ocorre por número de alunos e [...] todas as regiões da federação recebem o mesmo valor/aluno transportado". Por isso a importância da revisão dos critérios utilizados nas políticas de financiamento do transporte escolar.

Silva e Yashida (2010) atentam para a necessidade de aplicação do Princípio da Equidade na distribuição dos recursos de transporte escolar, como forma de evitar o favorecimento de alguns municípios em detrimento de outros. Há regiões que mal possuem estradas e outras em que a única opção de transporte é o aquaviário.

### **A influência do uso do transporte escolar no desempenho ou indicadores educacionais**

No decurso desta seção envereda-se pela busca de resposta à segunda questão norteadora formulada: as pesquisas sobre as políticas de transporte escolar apontam que há relação entre o uso desse transporte e o desempenho escolar dos estudantes usuários do serviço?

Foram sete os estudos incluídos que tratam de Indicadores de desempenho educacional, relacionando-os ao uso do Transporte Escolar ou às políticas concernentes.

Costa (2024) realizou um estudo na Vila Curuai/município de Santarém/Pará, sobre a influência do baixo investimento público nas escolas modulares. Em sua pesquisa, 30% dos pesquisados apontaram o baixo investimento no transporte escolar e na alimentação escolar, como fator relevante para o alto índice de evasão na referida Vila. Já 67% dos entrevistados apontaram o descaso geral governamental com as escolas do campo.

Silva e Rocha (2022), em estudo sobre a Educação de Jovens e Adultos, realizado no estado do Pará, verificaram que no rol de 5.670 matriculados (2003 a 2017), 2.696 estudantes desistiram dos estudos, ou seja, o abandono escolar atingiu 47,5% ao longo de 15 anos. Dentre as causas apontadas pelos alunos entrevistados, estava a falta de transporte público regular, para se deslocarem rumo à cidade mais próxima.

Silva e Santos (2023) constataram que a evasão se dá de forma holística e que o abandono escolar rural está relacionado à própria localização geográfica das escolas rurais, que leva os estudantes a percorrerem longas distâncias em estradas e condições climáticas adversas, o que se torna especialmente difícil sem transporte público acessível.

Por sua vez, Corrêa e Velloso (2020) realizaram um estudo em Brasília/ DF e descobriram que a oferta do transporte escolar bem como o modo como ele é ofertado influenciam no desempenho dos estudantes rurais (mesmo que não sejam as variáveis determinantes para isso). Os pesquisadores fizeram o uso da Correlação de Spearman para mensurar o impacto que as deficiências no transporte escolar rural acarretam no desempenho dos estudantes e identificaram, mesmo que não significativamente, a correlação positiva entre os índices de taxas de reprovação e distância percorrida pelos estudantes durante a primeira análise da pesquisa.

Esses autores relataram, entretanto, dificuldades na obtenção dos dados secundários das instituições governamentais relativos às informações

sobre o transporte escolar e dados educacionais, fato que deixou a primeira análise com uma amostra menos robusta do que esperavam. A segunda análise não conseguiu demonstrar a influência do transporte escolar nos indicadores de evasão e reprovação, mesmo sendo mais robusta. Os pesquisadores explicam que a correlação pode ter sido desprezível devido ao uso de amostras aleatórias.

Em pesquisa sobre acesso e permanência dos estudantes rurais no município de Apicacá/Espírito Santo, Mendonça, Nascimento e Silva (2024) constataram que desafios logísticos ligados à gestão eficiente de recursos em um município de dimensões reduzidas possui influência na pontualidade e frequência dos estudantes.

Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019) pesquisaram sobre o desempenho dos estudantes do Campus Novo Paraíso, localizado na zona rural de Caracarái/Roraima, do Instituto Federal de Roraima, e verificaram que os que se deslocam em tempo maior do que o recomendável (45 minutos) tiveram desempenho menor no Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) do que a média nacional.

Para culminar a análise ora em foco, efetuam-se alguns destaques. Um estudo importante foi o realizado por Pessoa e Silva, Lima e David (2021), no qual os pesquisadores identificaram a melhoria do IDEB/Ceará, após a adesão dos municípios ao Programa Caminho da Escola. A pesquisa observou uma redução de 21% na evasão/Nordeste, 25% na taxa de evasão/Ceará e 23% no Brasil (2008 e 2014). O Ceará obteve, nesse intercurso, a taxa de 99,9% de adesão dos seus municípios ao Programa Caminho da Escola.

Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019) verificaram que os estudantes que se deslocavam com o transporte escolar por um tempo entre 2h14 a 4h30, em percursos longos para fazer o Ensino Médio, obtiveram notas inferiores à média nacional do ENEM. O estudo demonstra as dificuldades das rotas e itinerários enfrentados, mas não correlaciona as variáveis do transporte escolar com os resultados do ENEM.

Portanto, apesar de os estudos selecionados demonstrarem que há uma influência negativa da instabilidade na política do transporte escolar em

relação aos indicadores de Desempenho Educacionais, não há como afirmar relação funcional nessa correlação.

## CONCLUSÃO

Em relação à primeira questão de pesquisa proposta – O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras? –, os estudos incluídos nesta RSL apontam que os assuntos mais pesquisados pelos estudiosos acerca das políticas de transporte escolar do Brasil são: as políticas de Nucleação Escolar e de Educação do Campo, os programas e políticas de transporte escolar e o financiamento e custeio do transporte escolar e que o transporte escolar influencia os indicadores educacionais.

Os estudiosos brasileiros indicam a Política de Nucleação Escolar como responsável pelo encerramento de muitas escolas rurais no Brasil após a década de 80 e, conseqüentemente, responsável pelo aumento do investimento nas políticas de transporte escolar (financeirização do transporte escolar). Constatou-se também que a Política da Nucleação Escolar se deu de forma arbitrária, sem consulta às comunidades campesinas que, em contrapartida, iniciaram uma política educacional para reafirmar o valor da cultura do campo e garantir o acesso à educação a seus filhos, que é a Política de Educação do Campo.

Já os estudos dos programas de transporte escolar, principalmente o Programa Caminho da Escola e PNATE, anunciam que esses programas foram implementados diante da necessidade do uso do transporte escolar para garantia da educação dos estudantes rurais. O PNATE e Programa Caminho da Escola se mostraram políticas essenciais aos cofres dos municípios. Seus repasses possibilitam a regularidade na prestação do transporte escolar, mas cabe salientar que os pesquisadores informaram que as políticas concernentes ao transporte escolar têm custado mais aos cofres públicos que a manutenção das escolas nas zonas rurais fechadas.

Os estudiosos também convergem sobre a necessidade de equidade na distribuição dos recursos dos programas governamentais, que só serão mais

justos quando levarem em consideração as características geográficas e socioeconômicas para seus repasses.

Quanto a relação do uso do transporte escolar e sua influência nos indicadores de desempenho e qualidade educacionais de estudantes usuários do transporte escolar na Educação Básica, segunda questão de pesquisa deste artigo, foi possível constatar que o transporte escolar impacta o desempenho dos estudantes. Portanto, esse estudo respondeu às questões norteadoras e objetivos a que se propôs. Todavia, os pesquisadores destacam a necessidade de amostras mais robustas e análises estatísticas para corroborar os seus resultados quanto às relações existentes entre o uso do transporte escolar e o desempenho ou indicadores educacionais dos estudantes usuários do serviço.

Considerando a importância das políticas nacionais de transporte escolar como mecanismo para assegurar o acesso universal à educação e os desafios na implementação de tais políticas, este artigo buscou trazer uma contribuição às pesquisas na área ao fazer um levantamento da produção científica com o intuito de guiar novas pesquisas sobre a temática a partir da identificação de lacunas nesses estudos. Nesse sentido, observou-se a importância de que novas pesquisas sejam realizadas sobre as políticas de transporte escolar, principalmente sobre sua influência, ou não, nos indicadores de desempenho educacionais.

## REFERÊNCIAS

AMORIM, F. C. L. de; LEITE, M. J. S. As políticas educacionais e o processo de fechamento das escolas do campo no município de Casa Nova – BA.

**Germinal: marxismo e educação em debate**, v. 13, n. 2, p. 676-694, ago. 2021. Disponível em:

<https://periodicos.ufba.br/index.php/revistagerminal/article/view/43555>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BASSO, D. J.; BEZERRA NETO, L. B. As implicações das políticas nas escolas no campo no estado de São Paulo a partir do final da década de 1980. **Revista HISTEDBR On-Line**, p. 312–322, 2014. Disponível em:

<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/864047>. Acesso em: 25 jun. 2024.





BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990.

BRASIL. Ministério da Educação. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB/96). Diário Oficial da União, n. 248, Brasília, DF, 1996.

BRASIL. **Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004**. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e garante o repasse automático, em caráter suplementar, de recursos para custear despesas com manutenção de veículos ou de serviços terceirizados destinados ao transporte escolar nas redes de ensino público estadual e municipal. Brasília, DF, 2004.

BRASIL. **Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994**. Cria o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE). Brasília, DF, 1994.

BRASIL. **Medida Provisória nº 455/2009**. Amplia o programa a todo aluno da Educação Básica e não apenas aos do Ensino Fundamental. Brasília, DF, 2009.

BRASIL. **Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009**. Transforma a Medida Provisória nº 455/2009 em lei. Brasília, DF, 2009.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Resolução nº 3, de 28 de março de 2007**. Cria o Programa Caminho da Escola. Brasília, DF, 2007.

CALDAS, E.; MOUETTE, D. Transporte Público Escolar: de uma iniciativa local a uma política nacional. **Revista Gestão & Políticas Públicas**, p. 1-16, 2015. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rgpp/article/view/126364>. Acesso em: 10 jun. 2024.

CARDOSO, E. A. M.; SANTOS, I. de C. dos; SANTOS, A. R. dos. Educação do Campo no marco do estado capitalista: a realidade de Vitória da Conquista/BA. **Acta Scientiarum - História e Filosofia da Educação**, v. 44, p. 2-12, 2022. Disponível em: [http://educa.fcc.org.br/scielo.php?pid=S2178-52012022000100110&script=sci\\_abstract](http://educa.fcc.org.br/scielo.php?pid=S2178-52012022000100110&script=sci_abstract). Acesso em: 10 jun. 2024.

CORRÊA, G. T.; VELLOSO, M. S. Investigação da relação entre a deficiência do transporte escolar rural e o baixo desempenho dos alunos das escolas rurais de Brasília. **PIC/UniCEUB**, Centro Universitário de Brasília, DF, Programa de Iniciação Científica, Brasília, 2020.

COSTA, F. de A. do N. Sistema Modular de Ensino Médio: da implantação ao esvaziamento na Vila de Curuai-Pará. **Revista Exitus**, Santarém/PA, v. 14, p. 01-24, 2024. Disponível em:



<https://portaldeperiodicos.ufopa.edu.br/index.php/revistaexitus/article/view/2520>. Acesso em: 25 jun. 2024.

CRUZ, R. E. da; MOURA, A. P. M. de. A Política do Transporte Escolar no Brasil. In: SIMPÓSIO DA ANPAE, 26., 27-30 maio 2013, Recife. **Anais...** Recife, 2013.

FERREIRA, F.; BRANDÃO, E. Fechamento de escolas do campo no Brasil e o transporte escolar entre 1990 e 2010: na contramão da educação do campo. **Imagens da Educação**, v. 7, n. 2, p. 76-86, 2017. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ImagensEduc/article/view/36910>. Acesso em: 25 jun. 2024.

GOULART, L. M. L.; MORAIS, A. A. de; VIEIRA JR, N. Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil. **Interritórios - Revista de Educação**, Caruaru, Universidade Federal de Pernambuco, v. 5, n. 9, p. 244-253, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/interritorios/article/view/243594>. Acesso em: 10 jun. 2024.

LORD, L. Financiamento do transporte escolar e a questão das zonas rurais no Brasil. **Revista da Faculdade de Educação**, v. 9, n. 1, p. 129-140, 2008. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/ppgedu/article/download/3614/2885/12432>. Acesso em: 25 jun. 2024.

MAZUR, I. P.; ANTÔNIO, A; C. O ensino fundamental no campo em Itapejara D'Oeste/PR: da oferta ao fechamento e tentativas de fechamento das escolas no campo. In: Reunião Científica Regional da ANPED. **Educação, movimentos sociais e políticas governamentais**. UFPR/Paraná, 2016.

MENDONÇA, R. A.; NASCIMENTO, L. A. L. do; SILVA C. B. L. da. O acesso à educação: os desafios do transporte escolar na zona rural do município de Apicá/ES. **Research Society and Development**, v. 13, p. 1-17, 2024. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/45421>. Acesso em: 10 jun. 2024.

NURMBERG, M. A.; CASTANHA, A. P. Memória educacional no município de Enéas Marques-PR: décadas de (1960-1990) – das escolas rurais à nuclearização. **Revista Brasileira de Educação do Campo**, v. 3, n. 1, p. 3-30, 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufnt.edu.br/index.php/campo/article/view/4035>. Acesso em: 10 jun. 2024.

PESSOA E SILVA V.; LIMA V.; DAVID, P. Programa Caminho da Escola: impactos da política educacional nos índices educacionais rurais do estado do Ceará. **Conexões - Ciência e Tecnologia**, n.15, 2021. Disponível em: <https://conexoes.ifce.edu.br/index.php/conexoes/article/view/2107/0>.



Acesso em: 25 jun. 2024.

ROEVER, L. Compreendendo os estudos de revisão sistemática da literatura. **Rev. Soc. Bras. Cli. Med.**, v. 15, n. 2, p. 127-130, abr./jun. 2017. Disponível em: <https://www.sbcm.org.br/ojs3/index.php/rsbcm/article/view/276>. Acesso em: 25 jun. 2024.

SANTOS, F. R.; SILVA, A. M. Fechamento das escolas rurais e transporte escolar no município de Morrinhos/GO. **Interfaces Da Educação**, v. 21, p. 23-42, 2016. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/index.php/interfaces/article/view/1222>. Acesso em: 25 jun. 2024.

SILVA, M. G. T. da.; SANTOS, M. P. M. dos. O abandono escolar na zona rural. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação – REASE**. São Paulo, v. 9, n.11, p. 4242-4256, nov. 2023. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/12181>. Acesso em: 10 jun. 2024.

SILVA, A.; YAMASHITA, Y. Modelo de distribuição de recursos para o transporte escolar rural a partir dos princípios da igualdade e equidade. **Transportes**, São Carlos, v. XVIII, n. 3, p. 88-96, set. 2010. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/455>. Acesso em: 10 jun. 2024.

SILVA, M. C.; ROCHA, C. G. S. Abandono escolar no Ensino de Jovens e Adultos na Escola Abraham Lincoln, Medicilândia, Pará. **Research, Society and Development**, v. 11, n. 3, 2022. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/26365>. Acesso em: 22 jun. 2024.

SOUSA, J.; SILVA R. M. da; GOELZER, S. Educação no/do campo: características e dificuldades a partir da visita às escolas Dom Érico Ferrari, em Nova Palma, e Major Tancredo Penna de Moraes, em Santa Maria/RS. **Estrabão**, v. 4, 582-589, 2023. Disponível em: <https://revista.estrabao.press/index.php/estrabao/article/view/112>. Acesso em: 25 jun. 2024.

Recebido em: 08 de setembro de 2024.  
Aprovado em: 30 de dezembro de 2024.  
Publicado em: 01 de fevereiro de 2025.

