

# Política de Financiamento do Transporte Escolar na Educação Básica: um estudo do custo/aluno/transporte escolar em Goiás

Lana Karla Duques Neves

Maria Cristina das Graças Dutra Mesquita

Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC/Goiás), Goiânia/GO – Brasil

## Resumo

Neste artigo, busca-se conhecer como se dá o financiamento do transporte escolar em alguns municípios goianos. O objetivo foi analisar e extrair dos documentos correlatos o valor custo aluno/ano do transporte escolar nos municípios pesquisados. Trata-se de uma pesquisa documental, bibliográfica e empírica, embasada na legislação brasileira, que versa sobre o tema e nos dados disponibilizados por diversos órgãos, tais como o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, Tribunal de Contas dos Municípios do Estado de Goiás, Secretaria de Educação do Estado de Goiás e endereço eletrônico oficial dos municípios da pesquisa. Os resultados indicaram que os recursos aplicados no transporte escolar equivalem à parte significativa da Manutenção e Desenvolvimento do Ensino, chegando a 21,8% no município de Campinorte. O custo/aluno/transporte escolar de Buriti Alegre ultrapassou o valor custo/aluno/ano nacional divulgado pelo FNDE, para o ano de 2016, que foi de R\$ 2.739,87.

Palavras-chave: **Transporte Escolar. Políticas Públicas. Financiamento.**

## *Financing Policy for School Transportation in Basic Education: a study of the cost / student / school transportation in the state of Goiás*

## Abstract

In this article, we seek to understand how school transport is financed in some cities in the state of Goiás. The objective was to analyze and extract from the related documents the cost per student per year of school transportation in the cities surveyed. This is a documentary, bibliographic and empirical research, based on Brazilian legislation, which deals with the theme and the data made available by various agencies, such as the National Fund for the Development of Education, the Court of Accounts of the cities of the State of Goiás, Goiás State Department of Education and the official e-mail address of the cities researched. The results indicated that the resources invested in school transport are equivalent to a significant part of the Maintenance and Development of Education, reaching 21.8% in the city of Campinorte. Buriti Alegre's cost / student / school transport exceeded the national cost / student / year published by FNDE, for 2016, which was R \$ 2,739.87.

Keywords: **School Transportation. Public Policies. Financing.**

## Introdução

Este artigo resulta de estudos acerca do financiamento do transporte escolar no estado de Goiás, sob a perspectiva de uma política pública educacional. A política de transporte escolar está embasada na Constituição Federal de 1988 e se constitui dever do Estado com a educação para garantir condições de acesso do educando à escola.

A base que sustenta o financiamento do transporte escolar, no regime federativo instituído no Brasil, demanda a participação da União, do estado e seus respectivos municípios. Buscaremos, pois, compreender como e o quanto a União e o estado de Goiás contribuem para o custeio das despesas dos municípios com a execução da política de transporte escolar, e investigaremos qual o valor que o município realmente investe por aluno/ano. O interesse por essa temática emerge da necessidade em entender como os recursos da educação são aplicados, principalmente a partir do movimento de fechamento das escolas rurais em todo o País, desencadeado na década de 1990.

O artigo foi construído por meio de uma pesquisa exploratória, documental e empírica, com a utilização de dados secundários, os quais apresentam parte da totalidade a ser analisada. Nosso percurso metodológico ancora-se no materialismo histórico dialético, que nos permitirá desvelar as contradições da realidade observada. Para este estudo, recorreremos às legislações em âmbito nacional e estadual e buscamos nos documentos disponibilizados por diversos órgãos, tais como o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), Tribunal de Contas dos Municípios do Estado de Goiás (TCM/GO), Secretaria de Educação do Estado de Goiás (Seduc - GO) e transparência dos municípios pesquisados, dados importantes que possibilitaram analisar a dinâmica do financiamento da política de transporte escolar nos municípios goianos.

## Transporte escolar: arcabouço legal

O transporte escolar se configura como uma política pública educacional implementada para garantir condições de acesso aos educandos às redes públicas de ensino. Buscamos analisar como o tema é tratado nas legislações atuais, que se constituem pilares para o desenvolvimento de tal política, como a Constituição Federal de 1988 (CF/1988), a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional de 1996 (LDB nº. 9.394/96) e o Plano Nacional de Educação (PNE 2014-2024, Lei 13.005/2014).

A Constituição Federal de 1988 concebeu a educação como direito de todos e dever do Estado e da família, a ser promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e a qualificação para o trabalho (BRASIL, 1988, Art. 205).

Ora, em um país capitalista, marcado pela desigualdade social, assegurar a educação como direito público subjetivo não seria suficiente para garantir o acesso universal ao ensino obrigatório e gratuito. Dessa forma, a Constituição Federal elevou à categoria de princípios da ministração do ensino a “igualdade de condições para o acesso e permanência na escola” (BRASIL, 1988, Art. 206, I). O legislador constituinte ainda criou garantias, expressas em obrigações atribuídas ao Estado, com a finalidade de efetivar o direito à educação. Dentre elas, está o transporte escolar. Assim reza o Artigo 208, Inciso VII da CF/1988:

O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: VII – atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, através de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

É oportuno destacar que foi por meio da Emenda Constitucional (E.C.) n. 59/2009 que se estendeu a abrangência dos programas suplementares a todas as etapas da educação básica, até então, essa garantia alcançava tão somente o ensino fundamental.

Sob os auspícios da Constituição de 1988, a LDB/1996, Lei nº. 9.394/1996, estabeleceu as Diretrizes e Bases da Educação Nacional, de competência da União, disciplinando a educação escolar, que se desenvolve predominantemente por meio do ensino, em instituições próprias (BRASIL, 1996, §1º, Art. 1º). Acerca do transporte escolar, o artigo 4º da LDB foi alterado por meio da Lei 12.796/2013, ampliando o atendimento ao aluno por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde, do ensino fundamental para a educação básica, tal qual determinado pela E.C. nº 59/2009.

A Lei nº 10.709/2003 acrescentou incisos aos Artigos 10 e 11 da LDB/1996, definindo a responsabilidade dos entes federativos quanto à oferta do transporte escolar. Assim, ficou estabelecida a incumbência de os estados assumirem o transporte escolar dos alunos matriculados na rede estadual de ensino e, de forma equivalente, aos municípios coube a responsabilidade pelos alunos da rede municipal. Contudo, o Artigo 3º da Lei 10.709/2003 permitiu a articulação entre os estados e seus respectivos municípios para, mediante convênio, implementarem o serviço de transporte escolar de forma conjunta, atendendo aos alunos de ambas as redes de ensino.

Outro artigo da LDB/1996 que merece destaque diz respeito ao financiamento. O Artigo 70, Inciso VIII, considera como Manutenção e Desenvolvimento do Ensino (MDE) as despesas que se destinam à manutenção de programas de transporte escolar. Portanto, as fontes de recursos vinculadas ao ensino, como o Salário Educação e o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb) (Lei nº 11.494/2007) podem ser utilizadas para aquisição e manutenção do transporte escolar. Acrescenta-se que, parte das despesas com o serviço de transporte escolar, podem entrar no cálculo dos vinte e cinco por cento de aplicação mínima da receita resultante de impostos na Manutenção e Desenvolvimento do Ensino a que os estados, Distrito Federal e municípios estão obrigados a realizar anualmente, em cumprimento ao artigo 212 da CF/1988.

Obedecendo aos princípios constitucionais e às disposições da LDB/1996, o Plano Nacional de Educação (PNE), Lei nº 13.005/2014, também é uma base fundamental para assegurar a política de transporte escolar. De periodicidade decenal, o PNE tem por objetivos articular o sistema nacional de educação em regime de colaboração, e definir as diretrizes, objetivos, metas e estratégias para a Manutenção e Desenvolvimento do Ensino, em suas diversas etapas, níveis e modalidades, por meio de ações integradas entre as diversas esferas federativas. Assim, os planos plurianuais estaduais, distritais e municipais devem ser aprovados em consonância com o PNE (BRASIL, 2014).

O PNE 2014/2024 foi instituído pela Lei nº 13.005/2014, aprovado em 25 de junho de 2014. O documento é composto por 10 diretrizes e 20 metas, com estratégias específicas

detalhadas em ações e projetos idealizados para o período de 2014 a 2024. Em referência ao transporte escolar, a Lei traz algumas disposições, sobre as quais trataremos a seguir.

A Meta 4 do PNE propõe universalizar o acesso à educação básica e ao atendimento educacional especializado para a população de 4 (quatro) a 17 (dezesete) anos, preferencialmente na rede regular de ensino, com a garantia de sistema educacional inclusivo, salas de recursos multifuncionais, classes, escolas ou serviços especializados, públicos ou conveniados. Articulando as condições para atingir esta Meta, a oferta do transporte escolar acessível faz parte da estratégia 4.6:

4.6) manter e ampliar programas suplementares que promovam a acessibilidade nas instituições públicas, para garantir o acesso e a permanência dos (as) alunos (as) com deficiência por meio da adequação arquitetônica, da oferta de transporte acessível e da disponibilização de material didático próprio e de recursos de tecnologia assistiva, assegurando, ainda, no contexto escolar, em todas as etapas, níveis e modalidades de ensino, a identificação dos (as) alunos (as) com altas habilidades ou superdotação (BRASIL, 2014).

A Meta 7 do PNE propõe fomentar a qualidade da educação básica em todas as etapas e modalidades para que se atinja as médias nacionais traçadas para o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) até 2021. Em relação a essa Meta, o transporte escolar é tema recorrente nos itens 7.13 e 7.17, inclusive dando ênfase ao atendimento à população do campo. Percebe-se também uma preocupação com o financiamento do transporte escolar, no sentido de que a União participe proporcionalmente às necessidades dos entes federados.

7.13) garantir transporte gratuito para todos (as) os (as) estudantes da educação do campo na faixa etária da educação escolar obrigatória, mediante renovação e padronização integral da frota de veículos, de acordo com especificações definidas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, e financiamento compartilhado, com participação da União proporcional às necessidades dos entes federados, visando a reduzir a evasão escolar e o tempo médio de deslocamento a partir de cada situação local.

[...]

7.17) ampliar programas e aprofundar ações de atendimento ao (à) aluno (a), em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (BRASIL, 2014).

A Meta 9 contempla a população brasileira com quinze anos ou mais, que não teve acesso à educação básica na idade própria. A estratégia 9.7 recorre aos programas suplementares como forma de se viabilizar o cumprimento da Meta.

9.7) executar ações de atendimento ao (à) estudante da educação de jovens e adultos por meio de programas suplementares de transporte, alimentação e saúde, inclusive atendimento oftalmológico e fornecimento gratuito de óculos, em articulação com a área da saúde (BRASIL, 2014).

Uma das metas mais importantes do PNE é a de número 20, pois trata do financiamento da educação, e objetiva ampliar o investimento público em educação pública de modo a atingir no mínimo sete por cento do PIB no 5º ano de vigência da lei, e dez por cento ao final do decênio. O transporte escolar faz parte das estratégias da meta 20, no item 20.7, que visa à implementação do Custo Aluno Qualidade (CAQ) como parâmetro para o financiamento da

educação básica, a partir do cálculo dos gastos educacionais com investimentos em qualificação e remuneração dos profissionais da educação pública; e em aquisição, manutenção e construção de instalações e equipamentos necessários ao ensino, e em aquisição de transporte escolar, material didático-escolar e alimentação (BRASIL, 2014).

Feitas as considerações acerca da legislação em âmbito nacional que fundamenta a política de transporte escolar no Brasil, apresentaremos um breve histórico sobre a formulação e implementação dos programas de transporte escolar desenvolvidos pelo governo federal.

## **Transporte Escolar: política de Estado para a educação**

Tratar do tema política pública para a educação perpassa a compreensão de que “[...] uma das formas de classificar uma política educacional consiste em enquadrá-la em uma política de Estado ou política de governo” (SANTOS, 2013, p. 8). Essa distinção considera a forma como uma política educacional é conduzida e implementada na esfera pública. Enquanto uma política de governo se refere ao desenvolvimento de um plano, programa ou ação para vigorar durante um mandato de determinado governo, a política de Estado alude a um plano, programa ou ação com objetivos de longo prazo, elaborados para perdurarem além da execução de um mandato. No Brasil, dada a instabilidade política do país – características de democracias ainda não consolidadas –, as políticas de governo são muito mais comuns (SANTOS, 2013).

Historicamente, as políticas educacionais têm sido marcadas “[...] pela lógica da descontinuidade/continuidade, por carência de planejamento de longo prazo e por políticas de governo, em detrimento da construção coletiva, pela sociedade brasileira, de políticas de Estado” (DOURADO, 2010, p. 681). Apesar de esparsas, as políticas de Estado no Brasil ocorrem geralmente no âmbito do governo federal (SANTOS, 2013). É o caso da política de transporte escolar.

As primeiras iniciativas da União, voltadas ao transporte escolar, surgem nos registros de gestão de 1993, da Fundação de Assistência ao Estudante (FAE), que foi um órgão vinculado ao Ministério da Educação (MEC) (RIBEIRO; JESUS, 2016). Contudo, o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) foi criado em 1994, com a publicação da Portaria do MEC nº 955, de 21 de junho de 1994, no governo de Itamar Franco.

O programa consistia em uma assistência financeira aos municípios e organizações não governamentais sem fins lucrativos para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados prioritariamente ao transporte dos alunos da rede pública de ensino fundamental da zona rural ou com necessidades educacionais especiais. Os repasses dos recursos eram feitos mediante celebração de convênio. O PNTE foi modificado em 2004, no segundo ano do governo de Luiz Inácio Lula da Silva, dando origem a dois novos programas para o transporte escolar: o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Caminho da Escola. Em 2007, extinguiu-se completamente o PNTE.

O PNATE foi criado por meio da Lei nº 10.880 de 9 de junho de 2004, sob a gestão do FNDE, com o objetivo de garantir aos alunos residentes da área rural o acesso e permanência nos estabelecimentos escolares de ensino fundamental público, por meio de assistência financeira suplementar aos estados, Distrito Federal e municípios. A Medida Provisória (MP) nº 455/2009, transformada na Lei 11.947 de 16 de junho de 2009, ampliou o programa a toda

educação básica, beneficiando os alunos da educação infantil e do ensino médio residentes em áreas rurais.

Diferente do PNTE, que dependia da articulação de convênios para o repasse de recursos, o PNATE consiste na transferência automática de recursos financeiros aos estados e municípios para custear despesas com seguros, licenciamentos, impostos, taxas, reformas, manutenção e combustível, entre outros, do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada no transporte dos estudantes. Os recursos financeiros também podem ser utilizados para pagamento do serviço terceirizado de transporte escolar (BRASIL, 2004). Do ponto de vista do alcance social e da operacionalização do programa, as mudanças ocorridas a partir da criação do PNATE são entendidas como um avanço da política pública de transporte escolar.

O cálculo do montante de recursos transferidos anualmente tem como base o número de alunos da educação básica pública, residentes em área rural, informados no Censo Escolar realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) do ano anterior multiplicado pelo valor per capita disponibilizado em cada exercício no endereço eletrônico do FNDE.

Após reajuste de vinte por cento em 2018, o valor per capita anual do PNATE ficou estabelecido entre o mínimo de R\$ 144,87 (cento e quarenta e quatro reais e oitenta e sete centavos) e o máximo de R\$ 206,68 (duzentos e seis reais e sessenta e oito centavos), dependendo das características e necessidade de recursos do município. A Tabela 1 detalha os valores per capita, desde a criação do programa, dos anos em que houve reajuste.

**Tabela 1 – Valores per capita no período de 2004 a 2018 dos anos em que houve reajuste**

Ano	Valor mínimo	Valor Máximo
2004	R\$ 76,00	R\$ 76,00
2005	R\$ 80,00	R\$ 80,00
2006	R\$ 81,00	R\$ 116,32
2010	R\$ 120,73	R\$ 172,24
2018	R\$ 144,88	R\$ 206,69

Fonte: Relatórios de Gestão FNDE (BRASIL, 2006; 2010; 2016) e Portal FNDE (2018).

Percebe-se pela Tabela 1 que, nos dois primeiros anos do PNATE, o valor per capita era único para qualquer município ou estado. A partir de 2006, vários fatores que impactam nos custos dos serviços foram considerados, como os aspectos das vias, as distâncias percorridas, os tipos de transportes utilizados (BRASIL, 2007). Embora os valores per capita mínimo e máximo sejam baixos em relação ao gasto real do município, a forma de se definir o valor per capita do programa evoluiu ao longo do tempo. Hoje, o valor é calculado por meio do Índice Fator de Necessidade de Recursos do Município (FNRM). Esse índice foi criado para tornar mais justa a distribuição dos recursos, e considera o percentual da população rural e a área do município, disponibilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o percentual da população abaixo da linha da pobreza, conforme divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEADATA), e também o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB), cujo levantamento fica a cargo do INEP. Definido o valor per capita e a quantidade de alunos, o repasse dos recursos é feito em dez parcelas, no período de fevereiro a novembro (FNDE, 2018).

O valor do repasse correspondente aos alunos da rede estadual pode ser transferido diretamente aos municípios, desde que o estado respectivo autorize. Caso contrário, o estado

fica obrigado a executar os recursos recebidos, e impedido de fazer transferências futuras aos entes municipais (FNDE, 2018).

A Tabela 2 demonstra o histórico de execução do PNATE no período entre 2004 e 2016.

**Tabela 2 – Histórico de execução do PNATE no período entre 2004 e 2016**

Ano	Execução Orçamentária	Execução Financeira	Percentual Executado (empenhado/pago)	Municípios	Alunos Beneficiários
2004	254.799.305,37	240.998.644,66	94,58%	5.201	3.219.975
2005	265.192.720,00	246.931.651,50	93,11%	5.317	3.211.128
2006	315.234.084,00	275.995.250,22	87,55%	5.089	3.308.673
2007	332.479.328,59	291.994.969,03	87,82%	5.191	3.473.360
2008	313.370.217,41	289.587.265,75	92,41%	5.143	3.294.936
2009	478.231.007,00	418.976.595,54	87,61%	5.492	4.652.477
2010	679.139.381,00	596.461.274,66	87,83%	5.205	4.656.704
2011	648.257.472,27	573.815.057,44	88,52%	5.187	4.558.465
2012	630.00.000,00	591.216.004,75	93,84%	5.122	4.507.241
2013	582.000.000,00	581.399.889,47	99,89%	5.198	4.420.264
2014	594.000.000,00	580.717.121,63	97,76%	5.296	4.547.690
2015	574.000.000,00	573.525.841,04	99,91%	5.268	4.473.036
2016	564.896.675,05	564.562.558,47	99,92%	5.085	4.286.420

Fonte: Relatório de Gestão FNDE (2016).

Verifica-se que, a partir de 2009, o PNATE passou a executar um volume maior de recursos, por ter sido ampliado o atendimento com transporte escolar a toda a educação básica (BRASIL, 2016). No período de 2004 a 2010, podemos observar que os valores da execução financeira são, na maioria, crescentes; e no intervalo de 2010 a 2016, predomina o decréscimo. Há uma relação direta com a variável quantidade de alunos beneficiários. Quando aplicamos a atualização monetária (IGP-M da FGV) nos valores executados em 2004, alcançamos o valor de R\$ 507.130.730,28 para 2016. Comparando o que se executou em 2016 em relação a 2004, constatamos um crescimento do investimento na ordem de aproximadamente 11%. Entretanto, quando trazemos para a comparação o número de alunos atendidos, verificamos que em 2016 houve um crescimento no atendimento na ordem de 33% em relação a 2004. Esses dados nos levam a afirmar que, apesar de ter havido um investimento financeiro maior no PNATE em 2016, comparativamente a 2004, este não acompanhou o crescimento do atendimento aos alunos beneficiários, e o valor per capita não foi corrigido na mesma proporção. Seria necessário um investimento de R\$ 674.483.871,27 em 2016 para assegurar a atualização monetária (valor de 2004 para o valor de 2016) e o mesmo crescimento observado no atendimento ao quantitativo de aluno (33%). Obviamente esta análise varia se aplicarmos a atualização monetária ano a ano.

A diferença no quantitativo de alunos atendidos revela, entre outros fatores, a migração da população do campo para as cidades, o que por sua vez incide em um número menor de alunos residentes na zona rural.

O outro programa de transporte escolar criado pelo governo federal é o Caminho da Escola, instituído pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007 (BRASIL, 2007), também no governo Lula. O Caminho da Escola foi concebido a partir de estudos técnicos coordenados pelo MEC/FNDE e a Universidade de Brasília (UnB). Os estudos identificaram a precariedade do transporte escolar e a conseqüente necessidade de intervenção do poder público. À época, verificou-se que a idade média dos veículos que transportavam os alunos, em todo o país,

chegava a 16 anos e 6 meses. 27% (vinte e sete por cento) dos veículos eram apropriados para o transporte de cargas, e não de passageiros. No Nordeste, os veículos inadequados para o transporte de alunos representavam até 60% (sessenta por cento) da frota. Somado a esses fatores, o tempo que os alunos passavam dentro do transporte, em muitos casos, chegava a ser o dobro do tempo que permaneciam na escola (BRASIL, 2008).

Os dados estatísticos do MEC apontavam que a falta de transporte escolar contribuía para a evasão escolar. A realidade brasileira demonstrou um cenário de transportes insuficientes para atender a demanda, dificuldades das prefeituras mais carentes em adquirir veículos, utilização de veículos inadequados e mau estado de conservação dos veículos existentes. Era necessário criar medidas que permitissem suprir a demanda por transporte escolar adequado e seguro (BRASIL, 2008).

Com essa finalidade, o governo federal criou o Caminho da Escola. O programa consiste no apoio da União aos sistemas públicos de educação básica dos estados, Distrito Federal e municípios, por intermédio do MEC, para aquisição de veículos para o transporte escolar. Os objetivos do programa são: renovar, ampliar e padronizar a frota de veículos escolares, melhorar a segurança e a qualidade do transporte, reduzir a evasão escolar, reduzir os preços e aumentar a transparência no processo de aquisição dos veículos (FNDE, 2018).

O governo federal, por meio do FNDE e em parceria com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) oferece veículos padronizados, com especificações próprias para o transporte de estudantes, e adequado às condições de tráfego das vias de zona rural e urbana no Brasil. O FNDE viabiliza a aquisição dos veículos por meio de pregão eletrônico para registro de preços. Os estados e municípios podem participar do Caminho da Escola de três formas: 1) com recursos próprios, aderindo ao programa; 2) por convênio firmado com o FNDE, no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR); 3) por meio de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que disponibiliza linha de crédito especial para aquisição de ônibus e embarcações escolares (FNDE, 2018).

O Programa Caminho da Escola conta hoje com a oferta de ônibus escolares, lanchas escolares, bicicletas e capacetes para os estudantes. Há também o Projeto Ônibus Escolar Acessível, que atende aos estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida. O projeto constitui uma das ações do Programa de Desenvolvimento Educacional (PDE) (FNDE, 2018).

No âmbito de atuação do governo federal, o PNATE e o Caminho da Escola são programas que se complementam. Enquanto os recursos do PNATE são destinados à manutenção da frota do transporte escolar ou para contratação de veículos terceirizados, o Caminho da Escola possibilita a aquisição do veículo escolar. Todavia, os recursos do Caminho da Escola não são transferidos de forma automática como o PNATE, dependem de negociações e transferências voluntárias.

Para garantir o transporte escolar no Brasil, conforme demanda a CF/1988, a LDB/1996, e o PNE 2014-2024, é necessária a atuação compartilhada dos entes federativos, no caso, União, estados, Distrito Federal e municípios. O município e o estado executam o serviço de transporte escolar, e a União contribui de forma suplementar por meio do PNATE. Vale dizer que o orçamento federal para o PNATE é insuficiente para o sucesso dessa política, conforme discutiremos adiante, ficando estados e municípios sobrecarregados na execução do

transporte escolar. Analisaremos de que forma o estado de Goiás contribui com o financiamento do serviço de transporte escolar.

## **Transporte escolar em Goiás: políticas que se completam?**

A Constituição Estadual de Goiás de 1989 e a Lei Complementar nº 26, de 28 de dezembro de 1998, que estabelece as Diretrizes e Bases do Sistema Educativo do Estado de Goiás, legislações fundamentais à oferta educacional no estado, não fazem menção ao transporte escolar.

Todavia, a Lei nº 14.556/2003 dispõe sobre a execução, direta ou indireta, do transporte de alunos da rede estadual de ensino, sendo regulamentada por meio do Decreto nº 5.902/2004. Por execução indireta, a lei prevê que o transporte dos alunos da rede estadual seja realizado pelo município no qual residam, desde que assentido pelo respectivo prefeito. Para isso, o estado repassa 10 (dez) transferências financeiras aos municípios, em valores definidos pela quantidade de alunos transportados, segundo critérios que consideram os seguintes fatores: dimensão territorial, características das vias de circulação e desenvolvimento econômico do município (GOIÁS, 2003; 2004). O convênio é firmado entre estado e municípios mediante a assinatura de um Termo de Adesão ao Programa Estadual de Apoio ao Transporte Escolar (PEATE) (GOIÁS, 2018).

Em caso de negativa do município em executar o transporte dos alunos da rede estadual, a Secretaria de Educação deve proceder às licitações e contratações necessárias para prover diretamente o serviço de transporte escolar (GOIÁS, 2003). De acordo com estudos realizados até o momento, a maioria dos municípios goianos firmou convênio com o governo do estado para realizar o transporte escolar dos alunos da rede estadual. Dos 246 municípios, 238 formalizaram essa parceria no ano de 2016.

O Decreto nº 5.902/2004 dispõe que tem direito ao transporte escolar: o aluno da rede pública estadual de ensino que resida na zona rural a uma distância superior a 1 km (um quilômetro) da sua unidade escolar; e excepcionalmente, o aluno da zona urbana, desde que não exista unidade escolar do estado em um raio de 1,5 km (um quilômetro e meio) de sua residência, sua região não seja provida de transporte urbano regular de passageiros, e haja requerimento do representante legal do menor e despacho fundamentado do titular da Secretaria de Educação.

Conforme o resumo parcial da planilha do transporte escolar dos alunos da rede estadual de ensino, em 2016, 52.185 alunos de 238 municípios goianos, para os quais se destinou o valor total de R\$ 75.829.984,00 (setenta e cinco milhões, oitocentos e vinte e nove mil e novecentos e oitenta e quatro reais), foram atendidos com o transporte escolar executado de forma indireta, lembrando que o estado possui 246 municípios. Ou seja, 96,7% (noventa e seis vírgula sete por cento) dos municípios assumiram o transporte escolar dos alunos da rede estadual de ensino. Os valores per capita por aluno/ano transportado da rede estadual foram de R\$ 1.360,00 (um mil e trezentos e sessenta reais), R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais) ou R\$ 1.630,00 (um mil e seiscentos e trinta reais), dependendo das características do município.

A Secretaria de Educação do Estado ainda investiu R\$ 716.000,00 (setecentos e dezesseis mil reais) na aquisição de 3 (três) caminhonetes Agrale Marruá para atender alunos

e comunidades Kalunga, e 9,32 milhões para liquidação referente ao exercício de 2015 da aquisição de 50 (cinquenta) ônibus escolares (GOIÁS, 2017).

## **Pesquisa empírica: caminhos metodológicos para compreender o financiamento do transporte escolar em Goiás**

Os municípios de Goiás que transportam tanto os alunos da rede pública municipal de ensino quanto os alunos da rede estadual contam com os seguintes recursos financeiros para custeio do transporte escolar: a transferência automática do PNATE para os alunos da rede municipal e estadual residentes no meio rural, em 2016 o valor per capita variava entre o mínimo de R\$ 120,73 e R\$ 172,24 por aluno/ano; transferência do estado (PEATE) para os alunos da rede estadual, no valor per capita anual de R\$ 1.360,00, R\$ 1.500,00 ou R\$ 1.630,00; e recursos próprios.

Nosso interesse é calcular o custo do transporte escolar por aluno/ano na totalidade de despesas do município, pois, enquanto a União e o estado possuem valores pré-estabelecidos a serem destinados ao transporte escolar, o município arca com as despesas que forem necessárias para executá-lo.

Optamos pelo recorte temporal do ano de 2016, uma vez que os dados finalizados e consolidados e Relatórios de Gestão dos entes federados encontram-se disponibilizados para acesso público, além de ser, à época da pesquisa, a última previsão de atendimento do PNATE disponível no site do FNDE. A limitação temporal de nossa pesquisa nos impôs um critério para a definição do quantitativo de municípios a serem pesquisados. A seguir buscamos esclarecer o caminho percorrido.

Com base na relação dos municípios atendidos tanto pelo PNATE quanto pelo PEATE, realizamos para este estudo um sorteio de 05 municípios que, em relação ao ano de 2016, atenderam a três critérios pré-estabelecidos: prestaram contas do PNATE ao FNDE, possuíam os dados sobre a execução financeira disponíveis no Portal de Transparência, e certidão do Tribunal de Contas comprovando o investimento mínimo em MDE. Assim, os municípios selecionados foram: Alvorada do Norte, Buriti Alegre, Campinorte, Cristianópolis e Pires do Rio.

A Tabela 3 mostra o valor que cada município investiu em MDE (extraídas as deduções consideradas para fins de limite constitucional), no ano de 2016, o total aplicado no transporte escolar, e a porcentagem que isso representa em relação à MDE. Há ainda o percentual de participação da União e do estado nos recursos financeiros destinados à manutenção do transporte escolar.

**Tabela 3 – Aplicação de Recursos no Serviço de Transporte Escolar / 2016**

	Investimento em MDE	Total aplicado no Transporte	Percentual em relação à MDE	Participação		
				União PNATE	Estado PEATE	Município
MUNICÍPIO	R\$	R\$	%	R\$	R\$	R\$
Alvorada do Norte	3.716.129,50	637.846,30	17,2	32.252,38	537.000,00	68.593,92
Buriti Alegre	6.467.184,25	1.021.833,84	15,8	32.516,08	210.000,00	779.317,76
Campinorte	4.463.609,79	973.972,53	21,8	32.653,98	420.000,00	521.318,55
Cristianópolis	3.891.619,84	561.014,79	14,4	39.893,79	114.000,00	407.121,00
Pires do Rio	13.248.399,85	470.754,59	3,6	32.473,48	339.000,00	99.281,11

Fonte: TCM/GO, FNDE/SIGPC, Goiás/Seduc 2016 e elaboração deste estudo.

A Tabela acima evidencia que o valor aplicado na manutenção do transporte escolar chega a atingir o equivalente a 21,8% do valor aplicado em MDE (para fins de limites constitucionais), como no município de Campinorte, o que representa mais de 1/5 das despesas. O município Pires do Rio, que investiu o menor percentual em relação à MDE, aplicou 3,6% dos recursos para o transporte escolar. A média aritmética dos cinco municípios revela uma aplicação de 12,9% dos recursos em relação à MDE.

A Tabela 4 traz o custo total do serviço de transporte escolar, a quantidade de alunos atendidos das redes estadual e municipal de ensino, e o valor aproximado do custo aluno/ano 2016. O levantamento da quantidade de alunos que utilizaram o transporte escolar foi extraído dos microdados do Censo Escolar 2016, em consonância com os critérios adotados pelo INEP, que faz as seguintes observações: o mesmo aluno pode ter mais de uma matrícula; as matrículas cujos tipos de atendimento são para atividade complementar ou Atendimento Educacional Especializado (AEE) não são contabilizadas; e estão incluídas as matrículas do Ensino Regular, Especial e/ou EJA (BRASIL, 2017). Por meio do programa SPSS 22.0, filtramos os alunos que estão matriculados em escolas dos municípios pesquisados e utilizaram o transporte escolar público; organizados por dependência administrativa da escola – estadual ou municipal.

Tabela 4 – Custo aluno/ano 2016

Município	Total aplicado no Transporte Escolar	Alunos da rede estadual	Alunos da rede municipal	Total de alunos transportados (estadual + municipal)	Custo aluno/ano
Alvorada do Norte	R\$ 637.846,30	330	243	537	R\$ 1.113,17
Buriti Alegre	R\$ 1.021.833,84	128	209	337	R\$ 3.032,15
Campinorte	R\$ 973.972,53	210	157	367	R\$ 2.653,88
Cristianópolis	R\$ 561.014,79	28	217	245	R\$ 2.289,86
Pires do Rio	R\$ 470.754,59	172	247	421	R\$ 1.118,18
Média					R\$ 2.041,45

Fonte: Elaboração a partir do *Balanço Geral do Exercício de 2016 das prefeituras e Microdados do Censo Escolar 2016*.

Para chegarmos ao custo/aluno/ano considerou-se, para efeito de cálculo, o valor total aplicado no transporte escolar, dividido pelo número de alunos que utilizaram o transporte escolar em 2016, de acordo com o levantamento do INEP. Obviamente que o critério de número de alunos beneficiados pelo transporte não pode ser o único critério para se analisar o valor da política de transporte escolar e o impacto que ela apresenta em relação à Manutenção e o Desenvolvimento do Ensino. Há que se debruçar sobre outras questões, como a distância percorrida, o tipo de veículo utilizado, a quantidade de pessoas envolvidas no serviço, entre outras particularidades que buscaremos entender em nova pesquisa. O que se evidenciou do ponto de vista quantitativo é que o valor custo/aluno/ano nos municípios pesquisados varia de R\$ 1.113,17, menor valor observado, até R\$ 3.032,15, maior valor observado. Nesta amostra de pesquisa, a média do custo aluno/ano transporte escolar ficou em R\$ 2.041,45.

Os municípios e o estado atendem também alunos que residem na zona urbana. Para estes, não há contribuição da União por meio do PNATE. O custo aluno do transporte escolar calculado acima não distingue o custo do transporte escolar rural do transporte escolar urbano, porque não há o detalhamento dessas informações nas prestações de contas municipais.

A relação entre estado e municípios evita o desperdício de recursos públicos por possibilitar o traslado dos alunos de ambas as redes de ensino em um mesmo veículo, dentro da viabilidade de rotas, quando possível. Mas é uma parceria que deve ser analisada caso a caso. Por vezes, isso pode representar um custo financeiro maior ao município. Na tabela a seguir, comparamos o percentual de investimentos do estado e municípios com o percentual de alunos transportados de cada rede de ensino.

**Tabela 5 – Percentual de investimento do estado e municípios no transporte escolar versus percentual de alunos que utilizaram o transporte escolar, por dependência administrativa da escola - 2016**

Municípios	Percentual de investimento		Percentual de alunos que utilizaram o transporte escolar por dependência administrativa da escola	
	do Estado	do Município	Estadual	Municipal
Alvorada do Norte	84,2 %	10,8 %	57,6 %	42,4%
Buriti Alegre	20,6 %	76,3 %	38,0 %	62,0 %
Campinorte	43,1 %	53,5 %	57,2 %	42,8 %
Cristianópolis	20,3 %	72,6 %	11,4 %	88,6 %
Pires do Rio <sup>1</sup>	72,0 %	21,1 %	40,9 %	58,7 %

Fonte: Elaboração a partir de dados Goiás/Seduc 2016, *Balanço Geral do Exercício de 2016* das prefeituras e *Microdados do Censo Escolar 2016*.

Observando a Tabela 5, percebe-se que nos municípios de Alvorada do Norte, Cristianópolis e Pires do Rio, o percentual de investimento do estado supera o percentual de alunos da rede estadual que a prefeitura transporta. Em Buriti Alegre e Campinorte, o movimento é contrário. As prefeituras assumem parte dos custos do transporte escolar dos alunos da rede estadual, uma vez que a participação financeira do estado é inferior à proporção de alunos da rede estadual transportados. Essas diferenças ocorrem por diversos fatores, dentre eles, o per capita<sup>2</sup> oferecido pelo estado (R\$ 1.500,00 nos municípios pesquisados) pode ser inferior ou superior ao custo/aluno/ano do transporte escolar para a prefeitura. Há que se considerar que o repasse do estado à prefeitura, conforme normas do PEATE, é feito com base no censo escolar do anterior – no caso, 2015, mas a quantidade de alunos transportados é a do ano em curso – 2016.

O atendimento aos alunos pelo transporte escolar é realizado, na maioria dos municípios, por meio da terceirização desse serviço, efetivado após realização de licitação pública, na modalidade Pregão Presencial do tipo menor preço por rota de serviço (km rodado), em consonância com a Lei Federal 10.520/02, Leis Complementares 123/06 e 147/14 e a Lei Federal 8.666/93. Há variáveis a serem consideradas na composição de preços apresentada no certame pelas empresas e previstas em Edital, como a extensão das linhas a serem percorridas, situação das estradas, tipo do veículo a ser utilizado, quantidade de alunos transportados. Essas variáveis incidem diretamente nos valores finais contratados e, por consequência, no valor custo/aluno/transporte escolar.

## Considerações finais

Ainda é cedo para tecermos comentários finais, uma vez que a análise dos dados será posterior e se faz necessário considerarmos questões específicas de cada município na execução do serviço de transporte escolar. No entanto, é possível afirmarmos que a política de transporte escolar, concebida inicialmente como uma política de governo, se consolidou

<sup>1</sup> A soma dos percentuais de alunos da rede estadual e municipal de Pires do Rio que utilizam o transporte escolar totaliza 99,6%. A diferença (0,04%) corresponde ao atendimento de dois alunos matriculados em escola particular, sem convênio com o estado ou prefeitura.

<sup>2</sup> O per capita do PEATE para os municípios da pesquisa foi de R\$ 1.500,00 em 2016 – valor extraído do *Resumo parcial das planilhas do transporte escolar rural dos alunos da rede estadual de ensino/2016*.

como política de Estado. A legislação brasileira evoluiu nesse sentido: a CF/1988, a LDB/1996 e o PNE 2014-2024 garantem o transporte escolar como programa suplementar à oferta do ensino e, a partir de 2009, o transporte escolar, que era destinado apenas ao ensino fundamental, passou a atender toda a educação básica, contemplando assim a educação infantil e o ensino médio. Por meio de leis, o governo federal ainda criou o PNTE, PNATE e Caminho da Escola para propiciar aos municípios, estados e Distrito Federal, condições suplementares à execução do serviço de transporte escolar.

No âmbito do estado de Goiás, a legislação acerca do transporte escolar é escassa, e o programa de transporte escolar instituído pelo estado contempla apenas os alunos de sua própria rede de ensino. Não há iniciativa do governo estadual para subsidiar as despesas das prefeituras com o transporte dos alunos da rede municipal. Por vezes, a participação financeira do estado na execução da política de transporte escolar é insuficiente para atender os seus próprios alunos, ficando os municípios obrigados a custear a diferença. No caso de execução direta, quando os municípios não firmam parceria com o estado, é este que assume todas as despesas, inclusive com processo licitatório e contratações.

Embora saibamos que os recursos destinados ao PNATE e ao PEATE só podem ser gastos com o transporte escolar, nosso exercício é no sentido de verificar quanto a política de transporte escolar custa dos fundos públicos em comparação ao que se aplica em MDE – para fins de limites constitucionais – em alguns municípios de Goiás. Constatamos que, no caso de Campinorte, o transporte escolar chega a representar o equivalente a quase 22% (vinte e dois por cento) do valor investido em MDE. Cada município revela uma realidade, e o valor custo aluno do transporte escolar é bastante variável, necessitando de um olhar cuidadoso do pesquisador para uma análise que desvele o real custo/aluno/ano.

Até o presente momento do nosso estudo, podemos afirmar que o custo/aluno/transporte escolar chega a ultrapassar, no município de Buriti Alegre, o valor custo/aluno/ano nacional divulgado pelo FNDE, para o ano de 2016, que foi de R\$ 2.739,87.

Outras questões merecem ser pontuadas e refletidas: se por um lado o transporte escolar possibilitou o acesso à escola, também pode ter influenciado o fechamento das escolas do campo, sob o argumento de que o transporte dos alunos do campo para a cidade seria menos dispendioso do que a manutenção das escolas rurais. A continuação desta pesquisa permitirá aprofundar estas questões, como também relacionar e compreender os questionamentos aqui levantados.

## Referências

ALVORADA DO NORTE. **Balanco Geral do Exercício de 2016**. Alvorada do Norte, 2016. Disponível em: <<http://alvoradadonorte.megasofttransparencia.com.br/transparencia/execucao-orcamentaria.xhtml>>. Acesso em: 20 jul. 2018.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**, Brasília, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 10 jul. 2018.

BRASIL. Lei nº. 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional. **Diário Oficial da União**, Brasília, 1996. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9394.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9394.htm)>. Acesso em: 10 jul. 2018.

BRASIL. Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2003. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2003/lei-10709-31-julho-2003-467552-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

BRASIL. Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (Pnate). **Diário Oficial da União**, Brasília, 2004. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/l10.880.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.880.htm)>. Acesso em: 12 jul. 2018.

BRASIL. **Relatório de Gestão do FNDE – 2006**. Brasília, 2006. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/relatorios/relatorios-de-gestao?start=9>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

BRASIL. **Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007**. Cria o Programa Caminho da Escola. Brasília, 2007a. Disponível em: <<http://www.caminhodaescola.com.br/caminho-da-escola-2/legislacao/legislacaoonibus/>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

BRASIL. **Relatório de Gestão do FNDE – 2007**. Brasília, 2007b. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/relatorios/relatorios-de-gestao?start=9>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

BRASIL. **Relatório de Gestão do FNDE – 2008**. Brasília, 2008. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/relatorios/relatorios-de-gestao?start=6>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

BRASIL. Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009. Disciplina o Programa Caminho da Escola. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2009a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6768.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6768.htm)>. Acesso em: 12 jul. 2018.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 59, de 11 de novembro de 2009. Acrescenta § 3º ao art. 76 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias para reduzir, anualmente, a partir do exercício de 2009, o percentual da Desvinculação das Receitas da União incidente sobre os recursos destinados à manutenção e desenvolvimento do ensino de que trata o art. 212 da Constituição Federal, dá nova redação aos incisos I e VII do art. 208, de forma a prever a obrigatoriedade do ensino de quatro a dezessete anos e ampliar a abrangência dos programas suplementares para todas as etapas da educação básica, e dá nova redação ao § 4º do art. 211 e ao § 3º do art. 212 e ao caput do art. 214, com a inserção. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2009b.

BRASIL. Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009. Dispõe sobre o atendimento da alimentação escolar e do Programa Dinheiro Direto na Escola aos alunos da educação básica; altera as Leis nºs 10.880, de 9 de junho de 2004, 11.273, de 6 de fevereiro de 2006, 11.507, de 20 de julho de 2007; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.178-36, de 24 de agosto de 2001, e a Lei nº 8.913, de 12 de julho de 1994; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2009c. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/l11947.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11947.htm)>. Acesso em: 12 jul. 2018.

BRASIL. Lei nº 12.796, de 4 de abril de 2013. Altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para dispor sobre a formação dos profissionais da educação e dar outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2013. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/l12796.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12796.htm)>. Acesso em: 12 jul. 2018.

BRASIL. Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014. Aprova o Plano Nacional de Educação e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 2014. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l13005.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l13005.htm)>. Acesso em: 10 jul. 2018.

BRASIL. **Relatório de Gestão do FNDE – 2016**. Brasília, 2016. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/relatorios/relatorios-de-gestao>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

BURITI ALEGRE. **Balanco Geral do Exercício de 2016**. Buriti Alegre, 2016. Disponível em: <[http://prefeituradeburitialegre.sigepnet.com.br/transparencia/publicacoes\\_lrf.php?portal=1](http://prefeituradeburitialegre.sigepnet.com.br/transparencia/publicacoes_lrf.php?portal=1)>. Acesso em: 26 jul. 2018.

CAMPINORTE. **Balanco Geral do Exercício de 2016**. Campinorte, 2016. Disponível em: <<http://www.campinorte.go.gov.br/transparencia/relatorio-da-lei-de-responsabilidade-fiscal>>. Acesso em: 11 maio 2018.

CRISTIANÓPOLIS. **Balanco Geral do Exercício de 2016**. Cristianópolis, 2016. Disponível em: <[http://cristianopolis.megasofttransparencia.com.br/transparencia/balanco\\_anul\\_PCAS\\_P.xhtm](http://cristianopolis.megasofttransparencia.com.br/transparencia/balanco_anul_PCAS_P.xhtm)>. Acesso em: 26 jul. 2018.

DOURADO, Luiz F. Avaliação do Plano Nacional de Educação 2001-2009: questões estruturais e conjunturais de uma política. **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 31, n. 112, p. 677-705, jul./set. 2010.

FNDE. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Portal FNDE**. Brasília, 2018a. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/pnate/sobre-o-plano-ou-programa/consultas>>. Acesso em: 17 jul. 2018.

FNDE. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Tabela com valores per capita para o PNATE a partir de março de 2018**. Brasília, 2018b. Disponível em: <<https://www.fnde.gov.br/programas/pnate/sobre-o-plano-ou-programa/consultas>>. Acesso em: 16 jul. 2018.

GOIÁS. Constituição do Estado de Goiás de 1989. **Diário Oficial do Estado de Goiás**, Goiânia, 1989. Disponível em: <[http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/constituicoes/constituicao\\_1988.htm](http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/constituicoes/constituicao_1988.htm)>. Acesso em: 17 jul. 2018.

GOIÁS. Lei Complementar nº 26, de 28 de dezembro de 1998. Estabelece as diretrizes e bases do Sistema Educativo do Estado de Goiás. **Diário Oficial do Estado de Goiás**, Goiânia, 1998. Disponível em: <[http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis\\_complementares/1998/lei\\_complementar\\_n26.htm](http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_complementares/1998/lei_complementar_n26.htm)>. Acesso em: 17 jul. 2018.

GOIÁS. Lei nº 14.556, de 07 de outubro de 2003. Dispõe sobre o transporte de alunos da rede estadual de ensino. **Diário Oficial do Estado de Goiás**, Goiânia, 2003. Disponível em: <[http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis\\_ordinarias/2003/lei\\_14556.htm](http://www.gabinetecivil.goias.gov.br/leis_ordinarias/2003/lei_14556.htm)>. Acesso em: 17 jul. 2018.

GOIÁS. Decreto nº 5.902, de 12 de fevereiro de 2004. Aprova o regulamento da Lei nº 14.556, de 7 de outubro de 2003, que dispõe sobre o transporte de alunos da rede estadual de ensino. **Diário Oficial do Estado de Goiás**, Goiânia, 2004. Disponível em: <[http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina\\_decretos.php?id=964](http://www.gabinetecivil.go.gov.br/pagina_decretos.php?id=964)>. Acesso em: 17 jul. 2018.

GOIÁS. **Consolidação das Ações e Programas dos Órgãos e Entidades – Exercício 2016**. Goiânia, 2016a. Disponível em: <<http://www.transparencia.go.gov.br/portaldatransparencia/demonstrativos-fiscais/acoes-e-programas-dos-orgaos-e-entidades>>. Acesso em: 17 jul. 2018.

GOIÁS. **Resumo parcial das planilhas do transporte escolar rural dos alunos da rede estadual de ensino/2016**. Goiânia, 2016b. Disponível em: <<https://seduce.go.gov.br/servicos/transporte/>>. Acesso em: 18 jul. 2018.

PIRES DO RIO. **Balanco Geral do Exercício de 2016**. Pires do Rio, 2016. Disponível em: <<http://www.piresdorio.go.gov.br/documentos/docfiscal/ANEXO%2011.pdf>>. Acesso em: 12 maio 2018.

RIBEIRO, Andréia Couto; JESUS, Wellington Ferreira de. A origem do transporte escolar na legislação brasileira (1824-2014): uma conquista para a educação básica? In: JESUS, Wellington Ferreira de (Org.). **A Educação Básica Brasileira no Século XXI: Dilemas, Desafios, Limites e Possibilidades**. Jundiaí: Paco Editorial: 2016. p. 15-33.

SANTOS, Pablo Silva Machado Bispo dos. **Guia prático da política educacional do Brasil: ações, planos, programas e impactos**. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

TCM-GO. Tribunal de Contas dos Municípios de Goiás. **Emissão de Certidões**. Goiânia, 2018. Disponível em: <<https://tcm.go.gov.br/certidao/index.jsf>>. Acesso em: 12 maio 2018.

**Lana Karla Duques Neves** é doutoranda em Educação pela Universidade Federal de Goiás. Mestre em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás. Graduada em Letras pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2008).

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7791-6338>

E-mail: [ikdneves@gmail.com](mailto:ikdneves@gmail.com)

**Maria Cristina das Graças Dutra Mesquita** é mestre em Educação e Doutora (2010) pela PUC Goiás na linha de pesquisa Estado, Políticas e Instituições Escolares. Atuou como gestora pública e atualmente é professora da PUC Goiás na Graduação, Coordenadora do Curso de Pedagogia da PUC Goiás e integra o Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Educação da PUC Goiás.

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4452-0801>

E-mail: [mcristinadm@yahoo.com.br](mailto:mcristinadm@yahoo.com.br)

*Recebido em 28 de fevereiro de 2019*

*Aprovado em 14 de abril de 2019*

---

## Editores do volume 10

Márcia Aparecida Jacomini – Universidade Federal de São Paulo, Brasil  
José Marcelino de Rezende Pinto – Universidade de São Paulo, Brasil

## Comitê Editorial

Nalú Farenzena – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil  
Juca Gil – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil  
Theresa Adrião – Universidade Estadual de Campinas, Brasil  
Ângelo Ricardo de Souza – Universidade Federal do Paraná, Brasil

## Conselho Editorial

<b>Alejandro Morduchowicz</b> Universidad Pedagógica, Provincia de Buenos Aires, Argentina	<b>Maria Beatriz Luce</b> Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil
<b>Andréa Barbosa Gouveia</b> Universidade Federal do Paraná, Brasil	<b>Maria Dilnéia Espíndola Fernandes</b> Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Brasil
<b>Fernanda Saforcada</b> Universidade de Buenos Aires, Argentina	<b>Nelson Cardoso do Amaral</b> Universidade Federal de Goiás, Brasil
<b>Jacques Velloso</b> Universidade de Brasília, Brasil	<b>Nicholas Davies</b> Universidade Federal Fluminense, Brasil
<b>João Monlevade</b> Senado Federal, Brasil	<b>Robert E. Verhine</b> Universidade Federal da Bahia, Brasil
<b>Jorge Abrahão de Castro</b> Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada / IPEA, Brasil	<b>Romualdo Portela de Oliveira</b> Universidade de São Paulo, Brasil
<b>Lisete Regina Gomes Arelaro</b> Universidade de São Paulo, Brasil	<b>Rosana Gemaque Rolim</b> Universidade Federal do Pará, Brasil
<b>Luis Carlos Sales</b> Universidade Federal do Piauí, Brasil	<b>Rubens Barbosa de Camargo</b> Universidade de São Paulo, Brasil
<b>Luiz de Sousa Junior</b> Universidade Federal da Paraíba, Brasil	<b>Theresa Adrião</b> Universidade Estadual de Campinas, Brasil
<b>Luiz Fernandes Dourado</b> Universidade Federal de Goiás, Brasil	<b>Tristan McCowan</b> University of London, Reino Unido
<b>Magna França</b> Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil	<b>Vera Jacob</b> Universidade Federal do Pará, Brasil
<b>Marcos Edgar Bassi</b> Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil	<b>Vera Peroni</b> Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil
<b>Maria Angélica Pedra Minhoto</b> Universidade Federal de São Paulo, Brasil	<b>Vitor Henrique Paro</b> Universidade de São Paulo, Brasil

## Equipe editorial

Apoio ao Comitê Editorial: Caio Cabral da Silva  
Diagramação, Revisão de português e normalização: Edson Leonel de Oliveira  
Revisão de inglês: Sabrina Ferreira