

Transporte escolar no Brasil: o longo caminho para a conquista do direito

School transportation in Brazil: the long road to achieving a right

Transporte escolar en Brasil: el largo camino hacia la consecución de un derecho

Paulo Alexandre Sousa Queiroz 

Secretaria da Educação do Estado do Ceará, Fortaleza – CE, Brasil.

pauloalexandre1000@gmail.com

Sofia Lerche Vieira 

Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza – CE, Brasil.

sofia.lerche@uece.br

Eloisa Maia Vidal 

Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza – CE, Brasil.

eloisamvidal@yahoo.com.br

Recebido em 30 de novembro de 2025

Aprovado em 28 de abril de 2026

Publicado em 01 de maio de 2026

RESUMO

Este artigo aborda a evolução dos processos que resultaram no reconhecimento do transporte escolar como direito e que configurações vão adquirindo as políticas públicas relacionadas à oferta desse serviço. É um estudo qualitativo de natureza descritiva e explicativa, com uso de pesquisa bibliográfica realizada em documentos oficiais e levantamento acerca das produções acadêmicas sobre o tema. Observa-se que do ponto de vista de marco legal, o transporte escolar aparece de forma esparsa nas constituições brasileiras, sem clareza ou definição e que só a partir da Constituição Federal de 1988 é que ele emerge como direito e se consolida como obrigação do Estado em assegurar acesso e permanência, sendo reforçado pela criação do PNTE em 1994, pela LDB em 1996, pela criação do Pnate em 2004 e pelo Programa Caminho da Escola em 2007. A consolidação desse direito mostra uma inflexão na política de transporte escolar, antes concebida como ação assistencial para populações específicas, e que passa a se configurar como eixo estruturante da política educacional nacional. Aponta-se que, embora a consolidação de leis, criação de programas e avanço na cobertura representem avanços

substanciais, ainda persistem desafios relacionados ao financiamento, à gestão e ao regime de colaboração entre os entes federados, além de desigualdades regionais e de problemas enfrentados na oferta diária do serviço, que comprometem a efetivação desse direito.

Palavras-chave: Transporte escolar. Regime de Colaboração. Direito à educação.

ABSTRACT

This article addresses the evolution of the processes that resulted in the recognition of school transportation as a right and the configurations that public policies related to the provision of this service are acquiring. It is a qualitative study of a descriptive and explanatory nature, using bibliographic research carried out in official documents and a survey of academic productions on the subject. It is observed that, from a legal framework perspective, school transportation appears sparsely in Brazilian constitutions, without clarity or definition, and that only from the 1988 Federal Constitution onwards does it emerge as a right and become consolidated as an obligation of the State to ensure access and permanence, being reinforced by the creation of the National Program for School Transportation (PNTE) in 1994, the Law of Directives and Bases of National Education (LDB) in 1996, the creation of the National Program for School Transportation (Pnate) in 2004, and the School Path Program in 2007. The consolidation of this right shows an inflection in school transportation policy, previously conceived as a welfare action for specific populations, and which becomes a structuring axis of national educational policy. It is noted that, although the consolidation of laws, the creation of programs, and increased coverage represent substantial progress, challenges related to financing, management, and the collaborative framework between federated entities persist, in addition to regional inequalities and problems faced in the daily provision of the service, which compromise the realization of this right.

Keywords: School transportation. Collaborative framework. Right to education.

RESUMEN

Este artículo aborda la evolución de los procesos que culminaron en el reconocimiento del transporte escolar como un derecho y las configuraciones que están adquiriendo las políticas públicas relacionadas con la prestación de este servicio. Se trata de un estudio cualitativo de carácter descriptivo y explicativo, basado en una investigación bibliográfica realizada en documentos oficiales y un estudio de la producción académica sobre el tema. Se observa que, desde la perspectiva del marco legal, el transporte escolar aparece escasamente en las constituciones brasileñas, sin claridad ni definición, y que solo a partir de la Constitución Federal de 1988 surge como un derecho y se consolida como una obligación del Estado para garantizar el acceso y la permanencia, siendo reforzado por la

creación del Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) en 1994, la Ley de Directrices y Bases de la Educación Nacional (LDB) en 1996, la creación del Programa Nacional de Transporte Escolar (Pnate) en 2004 y el Programa Camino Escolar en 2007. La consolidación de este derecho muestra una inflexión en la política de transporte escolar, anteriormente concebida como una acción asistencial para poblaciones específicas, y que se convierte en un eje estructurante de la política educativa nacional. Se observa que, si bien la consolidación de leyes, la creación de programas y el aumento de la cobertura representan avances sustanciales, persisten desafíos relacionados con el financiamiento, la gestión y el marco de colaboración entre entidades federadas, además de las desigualdades regionales y los problemas que se enfrentan en la prestación diaria del servicio, lo que compromete el ejercicio de este derecho.

Palabras clave: Transporte escolar. Marco de colaboración. Derecho a la educación.

Introdução

O Brasil possui a quinta maior extensão territorial do planeta, com 8.514.876 Km², sendo menor apenas que a Rússia, o Canadá, a China e os Estados Unidos. É dividido em 26 estados, 1 distrito federal, e 5.570 municípios distribuídos em cinco regiões com diversidades territoriais, climáticas, ambientais, culturais, estruturais e históricas. Essas vastas dimensões, que propiciam riquezas e belezas naturais, também revelam grandes desafios a serem enfrentados em seu território, a exemplo da oferta de transporte escolar que contemple todas as suas regiões, com suas especificidades e dificuldades.

Por ser uma federação tripartite (Arretche, 2004), as políticas públicas, mesmo àquelas que asseguram direitos sociais fundamentais, enfrentam dificuldades de implementação, em decorrência das relações entre os diversos níveis de poder, interesses políticos e condições objetivas que precisam enfrentar no longo caminho de operacionalização. É surpreendente que num país que até a segunda metade do século XX era eminentemente agrário, só comece a enfrentar o problema de transporte escolar nas últimas décadas do século e primeiros anos do século XXI.

Se o financiamento da educação brasileira só aparece na Constituição Federal de 1934 (Vieira; Vidal, 2015), as questões atinentes ao transporte escolar, só passarão a ocupar a agenda política após a Constituição Federal de 1988 e de forma mais efetiva, no início do século XXI, quando o Brasil já construiu suas grandes metrópoles e a quantidade de estudantes localizados nas regiões rurais está em franca redução.

Este artigo tem como objetivo analisar como evoluíram os processos que resultaram no reconhecimento do transporte escolar como direito e que configurações vão adquirindo as políticas públicas relacionadas à oferta desse serviço. Para isso, recorre as legislações sobre o assunto, e se apoia também num levantamento de estudos e pesquisas realizados em torno do tema. Do ponto de vista metodológico, é uma pesquisa qualitativa, caracterizando-se como um estudo

de natureza descritiva e explicativa, com uso de pesquisa bibliográfica realizada em documentos oficiais e autores de referência, e um levantamento, por meio do estado da questão (Therrien; Nobrega-Therrien, 2004), acerca das produções científicas sobre o tema em bases de dados oficiais.

O texto está organizado em duas seções, além desta Introdução e das Considerações Finais. Na primeira seção, procura-se analisar a inclusão do transporte escolar nas Constituições brasileiras e a segunda seção trata do levantamento de produções científicas sobre transporte escolar realizadas em vários programas de pós-graduação, assim como artigos publicados em periódicos.

1. Transporte escolar na legislação brasileira

A menção de direitos à educação para populações rurais, onde se encontra a maior parte de estudantes que precisa se deslocar até a escola, não ocorreu na legislação do Brasil Colônia, Império e tampouco no início da República. Durante mais de 400 anos, o tema não foi objeto de escrutínio político nem de interesse legislativo, embora o país fosse eminentemente agrário, com uma população pulverizada por territórios inóspitos e com pouco acesso a serviços públicos. Para as populações rurais, a possibilidade de acesso à educação implicava migração para a cidade, num claro contraste de direitos entre a cidade e o campo.

A Constituição de 1824, única do Império e a primeira Constituição da República de 1891, em período que o país mantinha uma estrutura eminentemente agrária, silenciam sobre o direito à educação para populações rurais, e, portanto, nem cogitam falar sobre transporte escolar. Só em 1932, o Movimento dos Pioneiros da Educação Nova inclui o reconhecimento do direito da população de áreas rurais ao financiamento educacional, sem, no entanto, haver menção acerca de políticas voltadas ao transporte escolar ou deslocamento às escolas. Mesmo não tendo sido contemplado o transporte escolar como direito, um primeiro avanço de aproximação à oferta desse serviço se inicia na Constituição Federal de 1934, com a reserva de vinte por cento de cotas destinadas à educação para a realização do ensino em áreas rurais (Brasil, 1934). Para Vieira (2008, p. 85) “a Constituição de 1934 é uma expressão desse momento de anseios de mudança, e para ela convergem atenções de grupos organizados como o Manifesto dos Pioneiros da Escola Nova”.

A Constituição de 1937 retrocede em relação a Constituição de 1934 e seus fundamentos “têm nítida inspiração nos regimes fascistas europeus, assinalando a segunda fase de Getúlio Vargas no poder, sob o advento do Estado Novo” (Vieira, 2008, p. 91). Nesse contexto, a Carta Magna de 1937 tanto se distancia de políticas educacionais voltadas à educação em áreas rurais, quanto de questões ligadas a reconhecer a importância do transporte e deslocamento escolar.

A promulgação da Constituição de 1946 traz avanços no campo educacional, uma vez que “define a competência da União para legislar sobre diretrizes e bases da educação nacional” (Vieira, 2008, p. 107). Embora previstas, as diretrizes e bases para a educação nacional demoram 13 anos para chegar à concretização, percorrendo uma trajetória que chega à Câmara em 1948 e só em 1961 foi

aprovada. Em seu art. 172, a Constituição Federal de 1946 afirma que “cada sistema de ensino terá obrigatoriamente serviços de assistência educacional que assegurem aos alunos necessitados condições de eficiência escolar” (Brasil, 1946), no entanto, não faz referência a questão de deslocamento ou transporte escolar para aqueles que necessitam de tal serviço. O fato mais relevante constante nesta Carta Magna consiste na vinculação da aplicação de nunca menos de 10% da receita de impostos da União e 20% de estados e municípios na educação.

É na LDB de 1961 que, pela primeira vez, o transporte passa a ser mencionado como um serviço a ser oferecido pelo Estado, quando afirma no art. 94 que

A União proporcionará recursos a educandos que demonstrem necessidade e aptidão para estudos, sob duas modalidades: a) bônus gratuitas para custeio total ou parcial dos estudos; b) financiamento para reembolso dentro de prazo variável, nunca superior a quinze anos.

§5º Não se inclui nas bônus de que trata o presente artigo o auxílio que o Poder Público concede a educandos sob a forma de alimentação, material escolar, vestuário, transporte, assistência médica ou dentária, o qual será objeto de normas especiais (Brasil, 1961, grifo dos autores).

Embora não seja citada de forma expressa o tipo de ajuda que será concedido para o transporte escolar, o §5º configura-se como o primeiro reconhecimento da necessidade desse importante serviço para a população escolar. Essa LDB, em sintonia com a Constituição de 1946, também fixou a aplicação de recursos em seu art. 92 estabelecendo que “A União aplicará anualmente, na manutenção e desenvolvimento do ensino, 12% (doze por cento), no mínimo de sua receita de impostos e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, 20% (vinte por cento), no mínimo.”

Embora tenha introduzido avanços importantes, a LDB de 1961 veio a ser substituída por outros instrumentos legais no período da ditadura civil militar, iniciada em 1964, e com a nova Constituição Federal em 1967, que mais uma vez omitiu qualquer referência ao transporte escolar. Quatro anos após a Carta Magna de 1967 e dez anos após a promulgação da LDB de 1961, é publicada a Lei de Reforma nº 5.692, de 11 de agosto de 1971, que fixava diretrizes e bases para o ensino de 1º e 2º graus. Nesta, os mecanismos legais de menção ao transporte escolar se fazem presentes, conforme se observa:

Art. 62. Cada sistema de ensino compreenderá obrigatoriamente, além de serviços de assistência educacional que assegurem aos alunos necessitados condições de eficiência escolar, entidades que congreguem professores e pais de alunos, com o objetivo de colaborar para o eficiente funcionamento dos estabelecimentos de ensino.

§1º Os serviços de assistência educacional de que trata este artigo destinar-se-ão, de preferência, a garantir o cumprimento da obrigatoriedade escolar e incluirão auxílios para a aquisição de material escolar, transporte, vestuário, alimentação, tratamento médico e dentário e outras formas de assistência familiar (Brasil, 1971, grifo dos autores)

A previsão legal para a oferta do serviço de transporte escolar, embora contida na Lei nº 5.692/1971, nunca foi estruturada como política pública para

aqueles que precisavam se deslocar para ter o direito à educação assegurado, sendo considerado como auxílio, e muitas vezes, servindo de moeda de troca política, já que não havia clareza nos critérios que possibilitavam a concessão.

Foi a Constituição de 1988 a primeira a fazer menção ao dever de o Estado garantir a oferta do serviço, conforme o art. 208 enuncia que “O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: VII – atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde” (Brasil, 1988, grifo dos autores). Embora a oferta do transporte escolar representasse um avanço em comparação às cartas constitucionais anteriores, se restringia ao ensino fundamental. A Constituição de 1988 retorna à vinculação de recursos de forma obrigatória e com aumento percentual, se comparado à Constituição de 1946, conforme o art. 212 ao estabelecer que

A União aplicará, anualmente, nunca menos de dezoito, e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios vinte e cinco por cento, no mínimo, da receita resultante de impostos, compreendida a proveniente de transferências, na manutenção e desenvolvimento do ensino (Brasil, 1988).

Após a Constituição de 1988, e antes da promulgação da LDB de 1996, houve uma primeira iniciativa de apoio à política de transporte escolar no país com a criação do Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) em 1994, que não atendia todos os municípios, e não possuía orçamento específico.

A Lei de Diretrizes e Bases (Lei nº 9394/96), elaborada tendo como marco a Constituição Federal de 1988 inicia reafirmando os deveres conforme:

Art. 4º O dever do Estado com educação escolar pública será efetivado mediante a garantia de: VIII – atendimento ao educando, no ensino fundamental público, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (Brasil, 1988, grifo dos autores)

Tipificado como um programa suplementar para garantia do direito à educação pública, e financiado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), o transporte escolar passa a ocupar a agenda educacional e adquirir contornos próprios nas condições de implementação. A lei nº 10.709/2003, inclui na LDB a obrigatoriedade da oferta de transporte escolar e a responsabilização aos entes federados, conforme estabelece o art. 10 “Os Estados incumbir-se-ão de: VII – assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual” e no art. 11. “Os Municípios incumbir-se-ão de: VI – assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal.” (Brasil, 1996). Ou seja, passam 15 anos entre a promulgação da Constituição Federal de 1988 e a publicação de uma lei que defina, de forma clara, as atribuições com o transporte escolar dos alunos.

A LDB também traz pontos relevantes para o fomento da oferta do serviço de transporte escolar, ao considerar investimentos nessa área como despesa com manutenção e desenvolvimento da educação como é possível observar no texto do art. 70:

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

Considerar-se-ão como de manutenção e desenvolvimento do ensino as despesas realizadas com vistas à consecução dos objetivos básicos das instituições educacionais de todos os níveis, compreendendo as que se destinam a: VIII - aquisição de material didático-escolar e manutenção de programas de transporte escolar (Brasil, 1996, grifos dos autores)

O conceito de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino (MDE), contido na Constituição Federal de 1988, versa sobre os gastos realizados por estados e municípios para assegurar o funcionamento e a expansão da educação básica. Esses gastos abrangem pagamentos de professores, servidores, investimentos em infraestrutura, transporte escolar, alimentação e material didático. A própria Constituição estabelece o percentual mínimo de aplicação em MDE, por parte de estados e municípios, em 25% das receitas advindas de impostos e transferências constitucionais (Brasil, 1988).

No mesmo ano de publicação da LDB é criado o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (Fundef), instituído pela Emenda Constitucional nº 14, de setembro de 1996. Caracteriza-se como um fundo de natureza contábil, com vigência até 2006, e que assegura a vinculação de 60% dos recursos de despesas com MDE exclusivamente para o ensino fundamental e o pagamento de professores. Segundo Vieira (2008, p. 141) o Fundef

Congrega 15% de quatro impostos: o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), Fundo de Participação dos Estados (FPE), Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e Impostos sobre Produtos Industrializados – Exportação (IPI exp.) do Estado e de seus municípios.

Configura-se não somente como um avanço nas responsabilidades contidas na LDB, mas na criação de um fundo que passou a garantir recursos para a manutenção de políticas educacionais, dentre elas o fomento a políticas voltadas ao transporte escolar. Esse momento de criação do Fundef é designado por Vieira e Vidal (2015) como o início da “terceira geração de financiamento” da educação brasileira, o que também vai influenciar as políticas de manutenção e desenvolvimento do ensino, entre elas, o transporte escolar.

Embora o Fundef represente um avanço, o fomento se restringia ao ensino fundamental, ficando as demais etapas da educação básica sem dispositivos relacionados a políticas de fundos, assim como os benefícios do transporte escolar. Desta forma, a experiência com o Fundef “contribuiu para o desejo de uma nova reforma, desta feita da criação de um fundo que agregasse recursos para toda a educação básica” (Vieira, 2008, p. 142)

O Plano Nacional de Educação, aprovado em 2001, com vigência de dez anos apresentava metas relevantes acerca do transporte escolar como:

[...] Prover de transporte escolar as zonas rurais, quando necessário, com colaboração financeira da União, Estados e Municípios, de forma a garantir a escolarização dos alunos e o acesso à escola por parte do professor.

[...] Generalizar, em dez anos, o atendimento dos alunos com necessidades especiais na educação infantil e no ensino fundamental, inclusive através de

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

consórcios entre Municípios, quando necessário, provendo, nestes casos, o transporte escolar.

[...] Assegurar, durante a década, transporte escolar com as adaptações necessárias aos alunos que apresentem dificuldade de locomoção.

[...] Adaptar programas do Ministério da Educação de auxílio ao desenvolvimento da educação, já existentes, como transporte escolar, livro didático, biblioteca escolar, merenda escolar, TV Escola, de forma a contemplar a especificidade da educação indígena, quer em termos do contingente escolar, quer quanto aos seus objetivos e necessidades, assegurando o fornecimento desses benefícios às escolas (Brasil, 2001, grifos dos autores)

Há, portanto, avanços nas políticas de atendimento com transporte escolar, aos estudantes com necessidades especiais e indígenas, bem como a garantia de prover este serviço nas localidades rurais. O PNE 2001 - 2010 reforça que:

Ainda que consolidadas as redes de acordo com a vontade política e capacidade de financiamento de cada ente, algumas ações devem envolver Estados e Municípios, como é o caso do transporte escolar. Mesmo na hipótese de competência bem definida, como a educação infantil, que é de responsabilidade dos Municípios, não pode ser negligenciada a função supletiva dos Estados (art. 30, VI, CF) e da União (art. 30. VI, CF e art. 211, § 1º, CF) (Brasil, 2001, grifos dos autores)

O regime de colaboração entre estados e municípios tem especial atenção no texto, uma vez que mesmo havendo a divisão de responsabilidades constitucionais, no que concerne ao transporte escolar, a função supletiva do Estado deve garantir em regime de colaboração, apoio aos municípios. Embora o PNE 2001 – 2010 aponte para a necessária criação de políticas de transporte escolar, tendo por fundamento o regime de colaboração, esta só passa a ser objeto de maior atenção a partir de 2003, enquanto o regime de colaboração enfrenta grandes desafios de implementação até os dias atuais (Cury, 2025).

Importante avanço do apoio à política de transporte escolar se deu com a criação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), instituído pela Lei nº 10.880/2004, que ao substituir o PNTE, passou a contemplar todos os municípios do país, sob a coordenação do FNDE.

A Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007 cria o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb) e a Emenda Constitucional nº 59, de 2009 amplia a obrigatoriedade da educação básica e gratuita dos quatro aos 17 anos de idade, incluindo os que não tiveram acesso na idade adequada. A partir destas mudanças, o direito ao transporte escolar passa a ser ampliado, incluindo todas as etapas e modalidades de ensino. Em 2024 foi aprovada a Lei nº 14.862 permitindo aos professores da educação básica, em trechos autorizados, o uso de assentos vagos nos veículos (Brasil, 2024). Em 2025, a Lei nº 15.255 amplia o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (Pnate), garantindo repasses financeiros para o transporte de alunos da educação básica na rede federal, especialmente em áreas rurais, a partir de 2026. No entanto, questões relacionadas ao transporte para estudantes de ensino superior, e para professores e outros profissionais da

educação ainda persistem como grandes desafios, uma vez que, mesmo com a autorização, os professores só podem ter acesso caso haja disponibilidade de assentos.

Também em 2007 foi criada outra importante iniciativa de apoio à política de transporte escolar, o Programa Caminho da Escola, por meio da Resolução nº 03/2007, cujo objetivo é renovar a frota de veículos, garantir segurança, e diminuir a evasão e infrequência.

No PNE 2014 - 2024 instituído pela Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014, nenhuma das 20 metas faz menção direta ao transporte escolar, mas ele aparece em três estratégias ligadas às metas 1, 2 e 7, apontando para a necessidade de um olhar mais atento para a temática. Nestas estratégias são apresentadas a necessidade de incentivo a estados e municípios para garantia de acesso e permanência de crianças na educação infantil, o desenvolvimento e a manutenção de programas em parceria com entes federados para garantia do acesso e permanência de estudantes de áreas rurais e do apoio a oferta do transporte escolar, em regime de colaboração entre União, estados, municípios e Distrito Federal, para garantia do acesso à escola.

A trajetória da consolidação do transporte escolar como direito que assegura o acesso e permanência à educação básica é construída por um caminho que vai desde a omissão nas Constituições de 1824 e 1891, surgimento em 1934 com a vinculação do financiamento da educação para áreas rurais, menção na LDB de 1961 como forma de assistência estudantil, mas com pouca abrangência prática e finalmente como garantia de direito na Constituição de 1988, que estabeleceu a obrigação do Estado na oferta do serviço. É com a LDB de 1996 e a Lei nº 10.709/2003 que a política de transporte escolar passa a ter em dispositivos legais suas definições em termos de responsabilidades da União, de estados e municípios, e que adquire relevo na sua implementação.

A consolidação de leis que garantam a oferta do transporte escolar representa um avanço na política educacional brasileira, configurando-se como um direito assegurado que tem contribuído com a ampliação do acesso e permanência dos estudantes na educação básica (Pereira; Cordeiro; Nascimento, 2024). Embora este direito não esteja universalizado, uma vez que há limites à oferta gratuita para professores e servidores da educação, as conquistas obtidas nos últimos trinta anos mostram a relevância dessa política suplementar instituída via legislação. Importante destacar que a política de transporte escolar não se efetiva apenas com legislação e financiamento, pois tem forte imbricamento com outras políticas públicas, com especial destaque para a política de infraestrutura.

2. O Estado da Questão sobre transporte escolar

Segundo estudo realizado em 2014 pelo Fundo das Nações Unidas para a Infância (Unicef) em parceria com a União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime) estima-se que no Brasil, 3.611.733 estudantes necessitam e não são atendidos por serviços de transporte escolar público, de um total de

6.078.829 estudantes matriculados em escolas rurais no Brasil, o que equivale a quase 59% do total. A região Sul tem o menor déficit, com 29% de estudantes da zona rural não atendidos por transporte escolar, enquanto a região Nordeste tem o pior cenário, com 67% (Undime/Unicef, 2014). Na ausência de estudos mais recentes acerca do tema, apesar dos avanços, o problema de atendimento escolar via transporte ainda não foi devidamente equacionado. Dados do Censo Escolar 2024 informam que 7,1 milhões de estudantes da educação básica utilizam transporte escolar, o que representa cerca de 15% do total de matrículas neste nível de escolaridade.

Essas questões passam a ser ainda mais evidentes, como mostra estudo realizado por Vieira, Medeiros e Marinho (2021) em escolas situadas nos seis diferentes biomas brasileiros. Em duas escolas da região Nordeste (Tauá-CE e Mossoró-RN) a política de transporte escolar é apontada como a mais problemática no que diz respeito a implementação, em decorrência de precariedade nos veículos, superlotação, horários, problemas na infraestrutura viária, enfrentamento de barreiras físicas, etc.

É importante procurar compreender a política de transporte escolar como de natureza intersetorial, se articulando com as políticas de infraestrutura viária, demandando atuação conjunta dos entes federados no sentido de construção e manutenção de vias de acesso para todos que precisarem ter o direito à educação assegurado. Outro aspecto que merece destaque diz respeito a pessoal qualificado para condução de veículos, assim como o tipo de transporte que mais se adeque a geografia do território. Considerando todas as dimensões envolvidas no uso do transporte escolar, desde as condições de trafegabilidade, segurança, pessoal etc. torna-se necessário legislação específica para regulação dessa política.

O Tribunal de Contas da União, em auditoria realizada em 2020 sobre transporte escolar apontou as seguintes questões:

[...] em 79% dos casos de avaliação da prestação de serviços por parte dos Conselhos de Acompanhamento e Controle do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Cacs/Fundeb); falta de zelo na prestação dos serviços em 64% das unidades educacionais auditadas; falhas na fiscalização dos serviços por parte da administração municipal em 57% das unidades e rotas, viagens e horários mal dimensionados em mais da metade (57%) das unidades educacionais fiscalizadas. Além disso, constatou-se generalizada a inobservância das normas operacionais de trânsito e dos programas públicos de repasses de recursos por parte dos municípios, sobretudo quanto à adequação aos requisitos para transporte de escolares e condições gerais de trafegabilidade ou navegabilidade dos veículos utilizados. Chama atenção a ampla deficiência de equipamentos obrigatórios de segurança, automotivos e aquaviários (Brasil, 2020)

A problemática do transporte escolar está presente em todo território nacional e tais condições indicam a necessidade de um olhar cuidadoso para a construção de políticas de fortalecimento, de investimento e de fiscalização desse serviço.

Dessa forma, compreender como as políticas de transporte escolar se desenvolveram neste período e como vem se dando a produção acadêmica sobre o

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

tema, são fatores relevantes para o aprofundamento dos estudos. Para tanto, foi realizado um levantamento do tipo Estado da Questão, que conforme Nóbrega-Therrien e Therrien (2004, p. 7) tem a finalidade de levar o “pesquisador a registrar, a partir de um rigoroso levantamento bibliográfico, como se encontra o tema ou o objeto de sua investigação no estado atual da ciência ao seu alcance”.

Procurou-se produções relacionadas ao tema transporte escolar e regime de colaboração, partindo do pressuposto que por ser política intersetorial, o transporte escolar mobiliza uma articulação com outras políticas públicas no âmbito dos entes federados, o que remete ao regime de colaboração previsto na Constituição Federal de 1988. O Quadro 1 mostra a relação das bases de dados pesquisadas, os descritores de busca e os critérios adotados para inclusão ou exclusão de um estudo.

Quadro 1 - Critérios para Execução da Pesquisa

BASE DE DADOS	DESCRITORES PARA BUSCA	CRITÉRIOS DE INCLUSÃO/EXCLUSÃO
Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD)	Transporte Escolar (+ termo no singular e aproximações) Política de Transporte Escolar (+ termo no singular e aproximações) Financiamento do Transporte Escolar Regime de Colaboração Combinações entre os termos ¹ através do uso dos operadores booleanos.	Trabalhos na área de Educação e das Ciências Humanas relacionados ao tema Publicações nacionais Trabalhos indexados e disponíveis nas bases de dados informadas e/ou do acervo pessoal.
Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da Pós-Graduação em Educação (PPGE) da Universidade Estadual do Ceará (UECE)		
Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal do Ceará (UFC)		
Biblioteca Digital de Teses e Dissertações da Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB)		
Biblioteca Digital da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Educação (ANPED)		
Portal de Periódico CAPES		
Jornal de Políticas Educacionais		
Revista Brasileira de Educação (RBE) da ANPED		
Revista Brasileira de Política e Administração da Educação (RBPAAE) da ANPAE.		

Fonte: Elaboração do autor, 2024

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

As bases de dados utilizadas para a pesquisa de artigos foram o Portal de Periódicos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes)², a Revista Brasileira de Educação (RBE)³ da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Educação (Anped)⁴, a Revista Brasileira de Política e Administração da Educação (RBPAE)⁵ da Associação Nacional de Política e Administração da Educação (Anpae) e no Jornal de Políticas Educacionais (JPE)⁶.

O Quadro 2 apresenta o resumo da quantidade de artigos selecionados em cada base de dados pesquisada, considerando que na Revista Brasileira de Educação da Anped não foi encontrado nenhum trabalho.

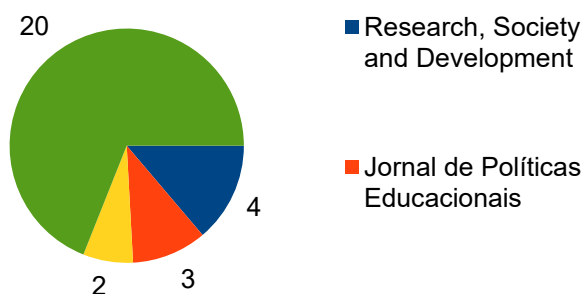
Quadro 2 - Quantidade de Artigos por Base de Dados

DESCRITORES DE BUSCA	PORTAL DE PERIÓDICOS DA CAPES	RBPAE	JPE
“Transporte Escolar”	11	1	2
“Política de Transporte Escolar”	5	0	0
“Financiamento do Transporte Escolar”	2	0	0
“Regime de Colaboração”	7	0	2
“Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”	0	0	0
“Política de Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”	0	0	0
Total	25	1	4

Fonte: Elaboração do autor, 2024

A pesquisa realizada resultou em 30 artigos oriundos de 23 periódicos, mostrados no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Distribuição de Artigos por Periódico



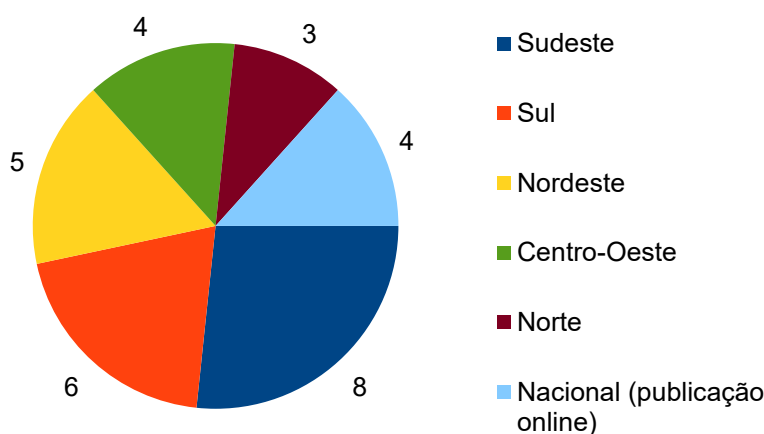
Fonte: Elaboração do autor, 2024

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

O *Jornal Research, Society and Development*, ligado ao grupo de Pesquisa Metodologias em Ensino e Aprendizagem em Ciências da Universidade Federal de Itajubá (Campus Itabira-MG) apresentou o maior número de produções, com quatro artigos, seguido pelo periódico *Jornal de Políticas Educacionais* (Curitiba-PR) com três artigos e da *Revista Brasileira de Política e Administração da Educação* com dois artigos (Porto Alegre-RS). Os demais 21 artigos foram publicados em 21 diferentes periódicos.

Quando se observa a publicação dos artigos considerando as regiões geográficas, os dados são apresentados no Gráfico 2.

Gráfico 2 - Distribuição de Artigos por Região



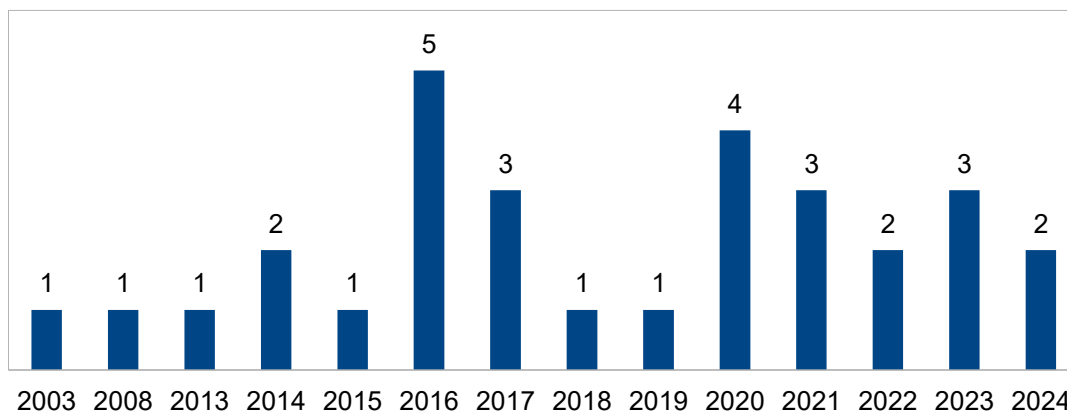
Fonte: Elaboração do autor, 2024

Os artigos tiveram maior incidência de publicação em periódicos das regiões Sudeste e Sul, que representam, respectivamente, 26,6% e de 20% no período observado. Em seguida as regiões Nordeste e Centro-Oeste figuram empatadas com 13,3% das publicações, tendo a região Norte o menor percentual, com 10%.

Uma outra variável observada foi o ano de publicação dos artigos, mostrados no Gráfico 3.

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

Gráfico 3 - Distribuição de Artigos por Ano de Publicação



Fonte: Elaboração do autor, 2024

Os artigos se situam no período de 2003 a 2024 e foram publicados três artigos no período de 2003 a 2013 e 27 entre 2014 e 2024, apresentando maior concentração na última década, com 90% das publicações, período que corresponde a vigência do PNE 2014 – 2024. Neste intervalo apenas os períodos de 2004 a 2007 e de 2009 a 2012 não tiveram artigos inventariados. Os anos de maior incidência foram de 2016 com cinco publicações e de 2020 com quatro, seguidos dos anos de 2017, 2021 e 2023 com três artigos cada.

A busca por teses e dissertações foi realizada na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD), nas bases de dados da Universidade Estadual do Ceará (UECE)⁷, da Universidade Federal do Ceará (UFC)⁸ e da Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB)⁹, esta última por coordenar o Projeto Cecate Nordeste em parceria com o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE).

Este projeto visa fortalecer as políticas nacionais de transporte escolar por meio dos Centros Colaboradores de Apoio ao Transporte Escolar (Cecate) e se destaca por uma abordagem descentralizada, alinhada com a missão do FNDE de promover o acesso à educação em todo o país. O Cecate apoia o FNDE no aprimoramento das políticas públicas relacionadas ao transporte escolar, por meio de formação ofertada diretamente aos municípios, com estudos e ações que contribuam para a melhoria contínua da eficácia do programa, monitorando de perto a implementação da Política Nacional de Transporte Escolar (Pnate), e garantindo que os recursos destinados sejam utilizados de maneira eficiente, proporcionando acesso ininterrupto dos estudantes à educação¹⁰.

O Quadro 3 apresenta a quantidade de teses e dissertações encontradas na Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD), cuja análise foi realizada pelo filtro de leitura do título e do resumo.

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

Quadro 3 - Quantidade de Teses e Dissertações encontradas na BDTD

DESCRITORES DE BUSCA	DISSERTAÇÃO	TESE	SELEÇÃO	
			DISSERTAÇÃO	TESE
“Transporte Escolar”	118	43	22	2
“Política de Transporte Escolar”	7	3	3	1
“Financiamento do Transporte Escolar”	2	1	0	0
“Regime de Colaboração”	127	73	8	7
“Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”	1	1	1	0
“Política de Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”	1	0	1	0
Total			33¹¹	10

Fonte: Elaboração do autor a partir da BDTD, 2024

Nos casos da UECE e da UFOB não foram encontradas teses e dissertações em seus repositórios, na área de educação. Na UFC, por sua vez, foram encontradas quatro dissertações e nenhuma tese, que depois de aplicado os filtros, selecionou-se três, como mostra o Quadro 4, cuja análise foi realizada pelo filtro de leitura do título e do resumo.

Quadro 4 - Quantidade de Teses e Dissertações encontradas na UFC

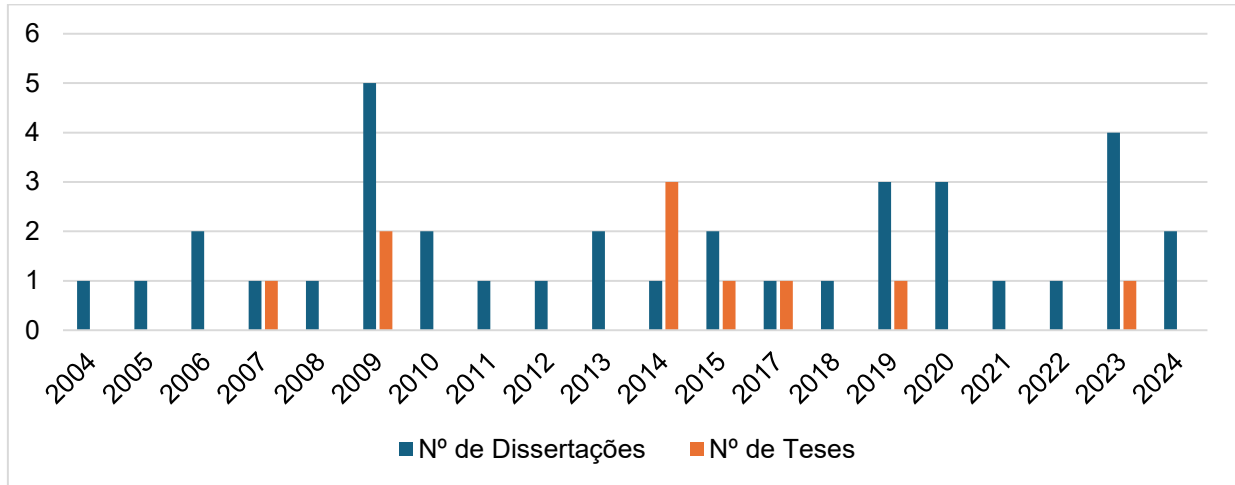
BASE DE DADOS	DESCRITORES DE BUSCA	DISSERTAÇÃO	TES E	SELEÇÃO	
				DISSERTAÇÃO	TESE
Universidade Federal do Ceará (UFC)	“Transporte Escolar”	4	0	3	0
	“Política de Transporte Escolar”	0	0	0	0
	“Financiamento do Transporte Escolar”	0	0	0	0
	“Regime de Colaboração”	0	0	0	0
	“Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”	0	0	0	0
	“Política de Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”	0	0	0	0
Total				3	0

Fonte: Elaboração do autor a partir da base de dados da UFC, 2024

As buscas a partir dos descritores pré-definidos localizam 36 dissertações e 10 teses, apresentadas por ano de publicação, no Gráfico 4.

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

Gráfico 4 - Distribuição de Teses e Dissertações por Ano de Publicação

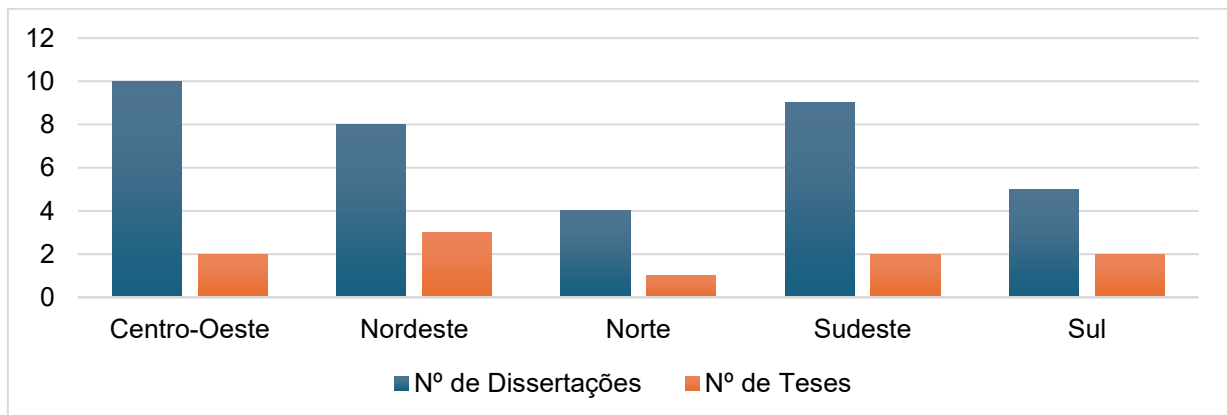


Fonte: Elaboração do autor, 2024

As pesquisas abrangeram o período de 2004 a 2024 e o gráfico mostra que os anos de 2009 com cinco publicações e de 2023 com quatro, tiveram maior incidência de dissertações enquanto o ano de 2014 teve o maior número de teses, com três trabalhos. No período observado, apenas o ano de 2016 não teve publicação de dissertação, enquanto as teses tiveram maiores períodos (2004 - 2006), 2008, (2010 - 2013), 2018, (2020 - 2022) e 2024 sem publicações.

Quando observadas as publicações por região geográfica, o Gráfico 5 mostra o resultado.

Gráfico 5 - Distribuição de Teses e Dissertações por Região



Fonte: Elaboração do autor, 2024

Ocorre um maior número de dissertações, em relação às teses, em todas as regiões, com destaque para o Centro-Oeste e Sudeste, que apresentam os maiores números de produções acadêmicas, com dez dissertações, seguido pelo Sudeste com nove. O Nordeste apresenta oito dissertações e três teses, seguido do Sul com cinco dissertações e duas teses. A região Norte registra os menores números, com três dissertações e apenas uma tese.

Considerando os 30 artigos, 36 dissertações e 10 teses inventariados, foram identificados temas relacionados ao transporte escolar como: política pública, abordagens sobre o financiamento e os desafios do regime de colaboração no contexto do transporte escolar. Os estudos apontam para a evolução histórica dos programas federais, bem como os impactos orçamentários nos municípios, além de inovações de gestão e abordagem dos problemas que são enfrentados diariamente por estudantes usuários desse serviço, situados em comunidades rurais, de difícil acesso, ribeirinhas e quilombolas.

As pesquisas também apontam para temas relacionados à permanência dos estudantes, eficiência na gestão dos recursos, regime de colaboração, apontando precariedade das rotas, fechamento de escolas rurais e falta de manutenção de veículos e estradas que comprometem a frequência escolar e, conseqüentemente, o desempenho estudantil. Nestes estudos também se apresentam propostas de algoritmos de roteirização e metodologias de análise de custos com o objetivo de discutir eficiência na gestão dos recursos do transporte escolar.

As teses abordam esses pontos, ampliando a reflexão sobre o regime de colaboração, o financiamento e as metodologias inovadoras para melhoria da política de transporte escolar. Neste aspecto, três teses – Aguiar (2014), Pergher (2014) e Silva (2009) – ganham relevância para uma melhor compreensão do imbricado processo de implementação da política de transporte escolar.

A tese de Silva (2009) aborda a importância de uma distribuição justa dos recursos para o transporte escolar e fortalecimento da equidade a partir do atendimento às necessidades específicas de cada região, apresentando também a importância dos Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) e Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) para a garantia de acesso à escola por estudantes de áreas rurais. O estudo enfatiza a distribuição eficiente dos recursos financeiros como o grande desafio da política de transporte escolar.

O estudo de Aguiar (2014) aborda a problemática do transporte escolar apresentando uma solução tecnológica, que se utiliza da meta-heurística de Otimização por Nuvem de Partículas Discreta Adaptada (ONPDA) para otimização das rotas em municípios rurais do estado do Paraná, demonstrando que a utilização da técnica melhora, de forma substancial, a eficiência das rotas reduzindo custos, se comparado a métodos tradicionais. A pesquisa aponta para o aprimoramento de ferramentas e modelos computacionais na resolução de desafios logísticos apresentados no planejamento do transporte escolar, otimizando recursos financeiros e gerando economia.

O terceiro estudo de destaque sobre o tema é de Pergher (2014), e faz uma análise da política de transporte escolar implementada no estado do Rio Grande do Sul, abordando as relações intergovernamentais na oferta e no financiamento do transporte escolar, evidenciando a dependência financeira dos municípios em relação aos recursos estaduais e federais para o transporte escolar e os constantes conflitos e negociações relacionados à suficiência e cobertura dos custos do transporte escolar. A autora analisa também as transformações ocorridas na política de transporte escolar do estado influenciadas por mudanças na política estadual e

federal, bem como a complexidade e a dinâmica do regime de colaboração que culmina nas dificuldades da oferta de ensino nas áreas rurais.

As pesquisas evidenciam um tripé importante para melhoria da política de transporte escolar: financiamento, uso de tecnologia para fiscalização/planejamento e regime de colaboração entre os entes federados para garantir melhoria em todos esses aspectos.

No que se refere à importância das relações federativas para a política de transporte escolar, pela sua natureza intersetorial, procurou-se analisar os estudos de Barroso (2007), Martins (2009), Oliveira (2014), Silva (2015), Farias (2017), Lima (2019), Tavares (2023) que abordam o regime de colaboração no contexto do sistema público da educação brasileira, destacando a aplicação no âmbito do federalismo educacional.

A pesquisa de Barroso (2007) aponta que as relações intergovernamentais no Estado do Pará são caracterizadas pela influência do federalismo diante dos desafios para consolidar a formulação de políticas públicas de educação durante a década de 1990. O estudo de Martins (2009) aborda os aspectos conceituais e operacionais dos fundos de financiamento, buscando avaliar a capacidade destes de garantir o financiamento justo da educação básica. A pesquisa de Oliveira (2014) destaca os fundos relacionados à educação básica e a fonte de financiamento do Rio Grande do Norte entre os anos de 1996 e 2012, considerando os esforços em direção a uma maior equidade na utilização desses recursos.

No âmbito das administrações municipais, Silva (2015) estuda o Plano de Ações Articuladas (PAR) em Natal, discutindo como sua implementação impacta na autonomia municipal e reforça práticas de centralização lideradas pela União. Estudo semelhante foi realizado por Farias (2017) que também discute o PAR em Belém e apresenta algumas tensões entre centralização e colaboração federativa, ao mesmo tempo em que avalia como as práticas gerencialistas moldaram as políticas educacionais locais.

Tavares (2023) traz uma visão crítica sobre o Sistema Nacional de Educação (SNE) levantando a necessidade de regulamentações que possam consolidar o regime de colaboração aliado à autonomia das esferas federativas. A pesquisa de Lima (2019) aponta, no caso do município de Parnamirim-RN, um desafio financeiro no período entre 2009 e 2016, buscando demonstrar os limites do modelo atual de relações federativas que justificam a necessidade de reformulação do regime de colaboração para combater as desigualdades locais e melhorar a gestão de recursos educacionais.

De forma geral os autores apresentam um panorama amplo e geral das interações entre as diferentes esferas de poder no Brasil, oferecendo uma significativa contribuição para a compreensão das complexidades do federalismo em sua aplicação à educação pública. Os demais trabalhos pesquisados neste Estado da Questão mostram que, apesar da produção acadêmica sobre o tema ser significativa, as peculiaridades da política de transporte escolar e suas interdependências ainda representam um desafio a ser enfrentado tanto por meio de análises científicas como pela construção de marcos regulatórios e de modelos de

governança envolvendo as três esferas de governo.

Para além da revisão de literatura apresentada nessa seção, autores como Gentil (2016), Marques (2018) e Pinheiro (2013) apontam a importância do transporte escolar para assegurar a permanência do aluno proveniente das localidades rurais, nas escolas, contribuindo para a redução da evasão escolar e promovendo a inclusão social. No entendimento de Pereira; Cordeiro; Nascimento (2024, p. 4),

a implementação e a efetivação dessa política representam avanços significativos na garantia de direitos educacionais, sobretudo para os alunos do campo, que estão matriculados tanto em escolas localizadas em áreas rurais – denominadas escolas do campo - quanto em escolas urbanas que recebem estudantes provenientes dessas regiões.

Assim, como política educacional de natureza suplementar, o transporte escolar público num país de dimensões continentais como o Brasil adquire relevância e protagonismo na política educacional, especialmente quando se discute direito à educação sob condições de equidade.

Considerações Finais

Considerando o histórico da política de transporte escolar que passa a ser assegurada como direito no Brasil no fim do século XX, embora só universalizada a partir da primeira década do século XXI, se constata que o direito à educação básica para todos, prevista na Constituição Federal de 1988 e assegurada na Lei de Diretrizes e Bases da Educação de 1996, foi contingenciada em decorrência deste programa suplementar, que tardou a se efetivar.

Omitido nas primeiras constituições brasileiras, o direito a educação por parte das populações rurais, foi se consolidando por meio de iniciativas pontuais vinculadas à assistência estudantil. Num país continental, e eminentemente rural até a década de 1970, a ausência de política de transporte escolar representava, na prática, a impossibilidade de acesso à educação ou continuidade da escolaridade em níveis mais elevados para uma grande parcela da população, o que representava, ao fim e ao cabo, a negação de um direito. Só a partir dos anos 2000, a criação de programas federais como o PNTE, o Pnate e o Caminho da Escola, evidenciam a consolidação da política de transporte escolar como elemento indispensável à universalização da educação básica. Esse caráter histórico reposiciona a política de transporte escolar, antes compreendida apenas como medida compensatória para populações rurais, ribeirinhas e de difícil acesso, no sentido de se tornar parte estruturante da política educacional no Brasil.

O levantamento realizado na revisão de literatura, mostra num primeiro momento a pouca atenção dada ao tema como objeto de pesquisa. Os estudos realizados, por sua vez, constataam que embora se observe a consolidação do transporte escolar como direito, são muitos os desafios enfrentados nas condições de implementação, que vão desde financiamento, infraestrutura viária, precariedade

de veículos, organização de rotas, qualificação de pessoal, articulação entre os entes federados, etc. Tudo isso reforça a necessidade de um aperfeiçoamento constante dos mecanismos de financiamento e do fortalecimento do regime de colaboração para a oferta do serviço. É importante também considerar a importância desta política como condição que assegura o acesso e a permanência de parcela de estudantes, que devido à localização geográfica de suas residências, só conseguem ter o direito a educação assegurado com a presença do transporte escolar.

Este artigo, ao apontar a trajetória envolvida na construção da política de transporte escolar, evidencia a necessidade de reconhecimento das peculiaridades e interdependências desde a concepção até a implementação. O um desafio a ser enfrentado diz respeito à ampliação de estudos acadêmicos, à elaboração de marcos regulatórios e modelos de governança envolvendo as três esferas de governo, assim como a ideia de padrão de qualidade socialmente referenciado. Só assim, ter-se-á uma política pública que assegure a efetivação do direito à educação com equidade, garantindo cidadania e justiça social a todos os estudantes deste país, independente do lugar de residência e das condições socioeconômicas.

Referências

AGUIAR, Bárbara de Cássia Xavier Cassins. **Otimização por nuvem de partículas para problemas de roteirização de veículos capacitados com frota heterogênea e coleta e entrega simultânea.** 2014. 251 f. Tese (Doutorado em Métodos Numéricos em Engenharia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/36427>. Acesso em: 07 ago. 2025.

ARRETCHE, Marta. Federalismo e políticas sociais no Brasil: problemas de coordenação e autonomia. **São Paulo em perspectiva**, v. 18, p. 17-26, 2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/spp/a/yrdb5VzhMD8wyrZDDS6WvVP/?format=html&lang=pt> Acesso em: 10 out. 2025.

BARROSO, Telma Cristina Guerreiro Pinto. **Federalismo e política educacional: um estudo sobre o regime de colaboração no estado do Pará.** Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

BRASIL. **Constituição Política do Império do Brasil.** Rio de Janeiro, 1824. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm. Acesso em 02 ago. 2025.

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil.** Rio de Janeiro, 1891. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm. Acesso em 02 ago. 2025.

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil.** Rio de Janeiro, 1934. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

[constituicao34.htm](#) Acesso em 02 ago. 2025.

BRASIL. **Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961**. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 27 dez. 1961. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4024.htm. Acesso em 02 ago. 2025.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967**. Brasília, DF: Presidência da República, 1967. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em 02 ago. 2025.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 14, de 12 de setembro de 1996**. Altera os artigos 34, 208, 211 e 212 da Constituição Federal, para assegurar progressivamente o ensino fundamental obrigatório e gratuito. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 13 set. 1996.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 59, de 11 de novembro de 2009**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc59.htm.

BRASIL. **Fixa Diretrizes e Bases para o ensino de 1º e 2º graus, e dá outras providências**. Brasília, 1971. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5692-11-agosto-1971-357752-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 22.08.22.

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília: DF. 1996. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm. Acesso em: 30 jun. 2025.

BRASIL. **Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961**. Fixa as diretrizes e bases da educação nacional. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 27 dez. 1961.

BRASIL. **Lei nº 10.172, de 9 de janeiro de 2001**. Aprova o Plano Nacional de Educação – PNE e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 9 jan. 2001. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/arquivos/pdf/L10172.pdf>. Acesso em: 9 dez. 2022.

BRASIL. **Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007**. Regulamenta o Fundeb. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 21 jun. 2007.

BRASIL. **Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014**. Aprova o Plano Nacional de Educação – PNE e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2014/lei/l13005.htm. Acesso em: 17 jan. 2023.

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

BRASIL. **Lei nº 14.862, de 27 de maio de 2024.** Altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional), para permitir que os professores da educação básica pública utilizem os veículos de transporte escolar dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos termos que especifica; e revoga a Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 28 maio 2024. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023-2026/2024/lei/L14862.htm. Acesso em: 22 set. 2024.

BRASIL. **Tribunal de Contas da União. Acórdão nº 1332/2020 – Plenário.** 2020. Disponível em: <https://pesquisa.apps.tcu.gov.br/documento/acordao-completo/1332%252F2020/%2520DTRELEVANCIA%2520desc%252C%2520%20NUMACORDAOINT%2520desc/0/%2520?uuid=6dd428e0-a424-11ea-8679-4d63cda4b7ad>. Acesso em: 9 dez. 2024.

CURY, Carlos Roberto Jamil. Sistema Nacional de Educação: um desafio em andamento em face das condicionalidades para a educação pública a partir das redes políticas e ideológicas instauradas no âmbito da sociedade política e civil. **Revista Brasileira de Política e Administração da Educação.** v. 41, 2025. DOI: 10.21573/vol41n12025.151401.

FARIAS, Laurimar de Matos. **O Plano de Ações Articuladas:** o regime de colaboração na relação entre o governo municipal de Belém e o governo federal. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

GENTIL, Rafaelli Freire Costa. **Avaliação do impacto do transporte escolar para alunos de uma Instituição Federal de ensino.** Natal (RN). 266 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/jspui/handle/123456789/25288>. Acesso em: 28 mar. 2026.

IMA, Amilka Dayane Dias Melo. **Relações federativas e o regime de colaboração:** desafios no financiamento da educação pública municipal de Parnamirim-RN (2009-2016). Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019.

MARQUES, Gabriel Lima. Monitorando a Evasão Escolar na Zona Rural dos municípios do Estado do Rio De Janeiro: um estudo da contribuição do Programa Caminho da Escola. **RP3 - Revista de Pesquisa em Políticas Públicas**, [S. l.], n. 1, 2018. DOI: 10.18829/rp3.v1i11.26814. Acesso em: 28 mar. 2026.

MARTINS, Paulo de Sena. **O financiamento da educação básica por meio de fundos contábeis:** estratégia política para a equidade, a autonomia e o regime de

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

colaboração entre os entes federados. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

NÓBREGA-TERRIEN, Silvia Maria; TERRIEN, Jacques. Os trabalhos científicos e o estado da questão: reflexões teórico-metodológicas. **Estudos em Avaliação Educacional**, v. 15, n. 30, p. 7-24, jul./dez. 2004. Disponível em: http://educa.fcc.org.br/scielo.php?pid=S0103-68312004000100001&script=sci_abstract. Acesso em: 30 jun. 2025.

PEREIRA, Andrielle Dias dos Santos; CORDEIRO, Yvens Ely Martins; NASCIMENTO, Afonso Welliton de Sousa. Política Pública de Transporte Escolar: reflexões sobre avanços, desafios e perspectivas no âmbito federal. **Jornal de Políticas Educacionais**. V. 18, e93981. Maio de 2024. DOI: <http://10.5380/jpe.v17i0.93981>. Acesso em: 28 mar. 2026.

PINHEIRO, Theo Goulart Bravo Santos. **Diagnóstico do Transporte Escolar Rural Público no Município de Cachoeiro de Itapemirim (ES)**. 2013. 93 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Pública) – Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória. 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufes.br/handle/10/2489>. Acesso em: 28 mar. 2026.

OLIVEIRA, Edmilson Jovino de. **O financiamento da educação (1996-2012) e o regime de colaboração: a rede pública estadual de ensino do Rio Grande do Norte**. Tese (Doutorado em Educação). Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

PERGHER, Calinca Jordânia. **Política de transporte escolar rural no Rio Grande do Sul: configuração de competências e de relações (inter) governamentais na oferta e no financiamento**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014.

SILVA, Alan Ricardo da. **Metodologia para avaliação e distribuição de recursos para o transporte escolar rural**. Tese (Doutorado em Transportes) – Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

SILVA, Rute Regis de Oliveira da. **O PAR do município de Natal: o regime de colaboração e a gestão educacional**. 2015. 194 f. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação, Natal, 2015.

TAVARES, Letícia Antunes. **O Sistema Nacional de Educação e o regime de colaboração no Brasil: análise crítica à luz da teoria do federalismo**. Tese (Doutorado em Direito) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

ISSN: 1984-6444 | <http://dx.doi.org/10.5902/1984644494664>

UNDIME; UNICEF. **Transporte escolar no Brasil rural: um direito em movimento**. Brasília, DF: UNIME; UNICEF, 2014. Disponível em: https://www.unicef.org/brazil/pt/Transporte_Escolar_Brasil_Rural.pdf. Acesso em: 04. out. 2024.

VIEIRA, Sofia Lerche; MEDEIROS, Willana Nogueira; MARINHO, Iasmin da Costa. **Expedição Escolas do Brasil**. Fortaleza: UECE, 2021.

VIEIRA, Sofia Lerche; VIDAL, Eloísa Maia. Política de financiamento da educação no Brasil: uma (re)construção histórica. **Em Aberto**, Brasília, v. 28, n. 93, p. 17-42, 2015. DOI: <https://doi.org/10.24109/2176-6673.emaberto.28i93.2519>

VIEIRA, Sofia Lerche. **Desejos de Reforma: legislação educacional no Brasil – Império e República**. Brasília: Liber Livro, 2008.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution- NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0)

Notas

¹ Foram utilizados os descritores “Transporte Escolar” e “Política de Transporte Escolar” combinados com o operador booleano “AND” e associados ao termo “Regime de Colaboração”.

² Disponível no endereço <https://www.periodicos.capes.gov.br/>

³ Disponível no endereço <https://www.scielo.br/j/rbedu/#>

⁴ Disponível no endereço <https://legado.anped.org.br/biblioteca>

⁵ Disponível no endereço <https://seer.ufrgs.br/index.php/rbpae/index>

⁶ Disponível no endereço <https://revistas.ufpr.br/jpe>

⁷ Disponível no endereço <https://siduece.uece.br/siduece/pesquisarItemPublico.jsf>

⁸ <https://repositorio.ufc.br/>

⁹ Disponível no endereço <https://pergamum.ufob.edu.br/>

¹⁰ <https://cecatenordeste.ufob.edu.br/>

¹¹ Um mesmo artigo figura em três descritores: “Política de Transporte Escolar”; “Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”; “Política de Transporte Escolar” AND “Regime de Colaboração”