



**APONTAMENTOS SOBRE AS ORIGENS DA POLITICA DO TRANSPORTE  
ESCOLAR NO BRASIL: marcos legais e programas**

Joana Marina Silveira Tavares<sup>1</sup>  
Georgia Sobreira dos Santos Cêa<sup>2</sup>

**RESUMO**

A oferta do serviço de transporte escolar gratuito é de grande importância para a garantia do acesso e permanência na escola, especialmente para as populações atendidas pela educação do campo. Assim, o exercício teórico realizado neste texto busca compreender em que medida esse direito vem sendo assegurado no Brasil. Para tanto, este trabalho objetiva realizar a aproximação com os principais marcos legais e programas em curso referentes ao transporte escolar no Brasil. A partir da compreensão do transporte escolar como direito e, portanto, como objeto de uma política pública específica, este estudo, de caráter qualitativo e exploratório, faz uso de levantamento bibliográfico e documental sobre o tema do transporte escolar. São destacadas as principais indicações sobre o transporte escolar na Constituição Federal de 1988, na Lei de Diretrizes e Bases nº 9.394/1966 e nos Planos Nacionais de Educação 2001-2011 e 2014-2024 e são apresentadas genericamente três frentes de ação: Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e Programa Caminho da Escola. A exploração das fontes documentais se dá por meio do diálogo com as fontes bibliográficas. Conclui-se que a afirmação do transporte escolar como direito é conflitante com o respeito às necessidades e especificidades da educação do campo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte escolar. Acesso à educação. Educação do campo.

**1 INTRODUÇÃO**

A oferta do serviço de transporte escolar gratuito é de grande importância para a garantia do acesso e permanência na escola, especialmente para as populações atendidas pela educação do campo. Definida como uma modalidade

<sup>1</sup> Pedagoga pela Universidade Federal de Alagoas (UFAL). Professora da rede pública de Inhapi-AL. Mestranda em Educação do Programa de Pós Graduação em Educação (PPGE), da UFAL. E-mail: joana\_marina2008@hotmail.com

<sup>2</sup> Doutorado em Educação: História, Política e Sociedade pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP); Pós-doutorado em Educação pela University of Bristol. Professora Associada da Universidade Federal de Alagoas (UFAL), vinculada ao Centro de Educação (CEDU) e ao Programa de Pós Graduação em Educação (PPGE). Membro do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Trabalho, Estado, Sociedade e Educação (GP-TESE / CNPq-UFAL). E-mail: gecea@uol.com.br

educacional, entende-se educação do campo como uma forma específica de “[...] escolarização dos sujeitos sociais do campo, contemplando o trabalho, a cultura, a identidade do homem e da mulher do campo, os seus saberes, suas relações com os outros seus movimentos e suas lutas” (EVANGELISTA et al, 2017, p. 2072). Assim, o exercício teórico realizado neste texto busca compreender em que medida o direito ao transporte escolar vem sendo assegurado no Brasil, visto a importância de se assegurar meios de acesso e permanência à escola para as populações camponesas.

Ao perseguir esta problemática, este trabalho tem como objetivo realizar a aproximação com os principais marcos legais e programas em curso referentes ao transporte escolar no Brasil. Esta aproximação se mostra como fundamental para permitir estudos futuros e mais aprofundados sobre o tema.

O artigo apresenta um estudo de caráter qualitativo e exploratório, que faz uso de levantamento bibliográfico e documental sobre o tema do transporte escolar. O levantamento bibliográfico priorizou estudos resultantes de pesquisas, publicados em periódicos e eventos que realizaram avaliação cega pelos pares para divulgação dos trabalhos. Assim, os referenciais utilizados foram Carvalho, Leite e Nascimento (2017), Evangelista et al (2017), Ferreira e Brandão (2017) e Ribeiro e Jesus (2015). Os documentos tratados incluem leis, decretos e resoluções que tratam ora genericamente, ora detidamente do transporte escolar. A exploração das fontes documentais se deu, quando apropriado, por meio do diálogo com as fontes bibliográficas.

O texto parte da compreensão do transporte escolar como direito e, portanto, como objeto de uma política pública específica. Em seguida, são destacadas as principais indicações sobre o transporte escolar na Constituição Federal de 1988, na Lei de Diretrizes e Bases nº 9.394/1966 e nos Planos Nacionais de Educação 2001-2011 e 2014-2024. Além disso, são apresentadas genericamente três frentes de ação: Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e Programa Caminho da Escola. Em relação aos programas, são indicados seus principais instrumentos normativos. As considerações finais apontam elementos conflitantes que envolvem a afirmação do transporte escolar como direito.

Espera-se que este trabalho possa contribuir com a compreensão de marcos legais e de programas de transporte escolar no Brasil, numa perspectiva ampla.

## **2 DESENVOLVIMENTO**

Este trabalho trata da política pública de transporte escolar, entendida nos termos formulados por Evangelista et al (2017): uma forma específica de ação do Estado, nas esferas federal, estadual e municipal, para atendimento à demanda de garantia de acesso à escola, especialmente para as populações camponesas. Como afirmam os autores,

A Política Pública do transporte escolar existe para assegurar a garantia de direitos já conquistados e assegurar a permanência do educando do campo matriculado tanto nas escolas dos espaços camponeses nas escolas da cidade que recebem alunos do campo (EVANGELISTA et al, 2017, p. 2075).

Embora os marcos legais não garantam, por si só, o transporte escolar como direito, é importante conhecê-los para que não fiquem restritos ao caráter formal e para que constituam objeto de constante luta social.

Ribeiro e Jesus (2015) informam que as primeiras preocupações com o transporte escolar para estudantes da zona rural estiveram presentes na Constituição de 1934, na Lei nº 4.024/1961 – a primeira Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) – e na Lei nº 5.692/1971, que reformou a LDB então vigente; portanto, o transporte escolar passa a integrar a política educacional no período republicano. Entretanto, como atestam os autores, o transporte escolar só foi assumido efetivamente como dever do Estado na Constituição de 1988 (RIBEIRO; JESUS, 2015).

Na Constituição Federal, o transporte escolar aparece como componente de programas suplementares da educação, juntamente com alimentação, material didático-escolar e atendimento à saúde, todos eles definidos como dever do Estado, conforme definido no artigo 208 da referida lei (BRASIL, 1988). Inicialmente restrito a estudantes do ensino fundamental, a partir de 2009 o transporte escolar foi estendido para a educação básica (RIBEIRO; JESUS, 2015), ou seja, educação infantil, ensino fundamental e ensino médio. Essa expansão do atendimento à

educação básica resultou da Lei nº 11.947/2009 e da modificação da obrigatoriedade escolar do ensino fundamental para a obrigatoriedade escolar de crianças de 4 a 17 anos, conforme estabelecido pela Emenda Constitucional nº 59/2009 (BRASIL, 2009a).

Embora desde 1988 o transporte escolar tenha sido definido como dever do Estado e, portanto, devesse ser objeto de uma política pública específica, a primeira iniciativa nesse sentido só foi definida seis anos depois da promulgação da Constituição Federal, com a criação do Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE).

O PNTE foi criado pela Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994, com o objetivo de apoiar escolas públicas de ensino fundamental e organizações da sociedade civil para a aquisição de transporte, de forma a garantir o acesso à escola a estudantes de áreas rurais e a estudantes com necessidade especiais (BARROS, 2001). Dada sua importância na política educacional, o programa foi identificado como expressão máxima de uma política nacional de transporte escolar, conforme se verifica em uma nota técnica elaborada pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, em 2001 (BARROS, 2001). Em 2004, o PNTE ficou restrito a organizações não governamentais que ofertavam ensino fundamental a estudantes com necessidades especiais, tendo sido extinto em 2007, uma vez que a educação especial passou a compor os recursos do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb) (BRASIL, 2008a; 2008b). Durante sua vigência, a destinação de recursos do FNDE para o PNTE foi regulamentada pela Resolução FNDE/CD Nº 28, de 28 de junho de 2001 (BARROS, 2001).

Com a aprovação da LDB nº 9.394/1996, o transporte escolar é reafirmado como dever do Estado, que deve ser cumprido na forma de programa suplementar, previsto como uma das despesas com manutenção e desenvolvimento do ensino, e que deve ser responsabilidade das redes públicas estaduais e municipais (BRASIL, 1996). Segundo Ribeiro e Jesus (2015), apesar do caráter neoconservador e neoliberal que deu origem à LDB nº 9.394/1996, essas garantias legais são indicativos importantes para a afirmação de uma política de transporte escolar. De fato, desde a década de 1990 vem ocorrendo a ampliação significativa de recursos

repassados a estados e municípios e do número de alunos atendidos pela política de transporte escolar (FERREIRA; BRANDÃO, 2017; RIBEIRO; JESUS, 2015).

É importante citar que o transporte escolar vem sendo incorporado nos planos nacionais de educação, desde a obrigatoriedade de elaboração dos mesmos, definida pelo artigo 214 da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

No Plano Nacional de Educação 2001-2011, o transporte escolar aparece associado ao ensino fundamental, às modalidades de educação especial e educação indígena e ao financiamento e gestão da educação. Juntamente com alimentação e livro didático, o transporte escolar é citado como um dos elementos a serem reforçados para a ampliação do atendimento social da escola, ampliação esta definida como uma das diretrizes do ensino fundamental. Como uma das metas desta etapa educacional (meta 17), constava o apoio dos entes federativos para o provimento de transporte escolar para a garantia de acesso de estudantes e de professores a escolas do meio rural. No diagnóstico da educação especial, a necessidade de transporte escolar adaptado figurou como uma ação, entre outras, para a consolidação da educação inclusiva, de modo que deveria ser assegurada essa garantia para alunos da educação infantil e do ensino fundamental (meta 5) e para alunos com dificuldade de locomoção (meta 15). A adaptação do programa de transporte escolar foi indicada, entre outros, como uma necessidade a ser suprida para o atendimento das especificidades dos povos indígenas (meta 11). Por fim, em uma das diretrizes do item “Financiamento e Gestão”, o transporte escolar foi citado como uma das frentes da ação conjunta, partilhada e colaborativa, envolvendo as redes estaduais e municipais (BRASIL, 2001).

O Plano Nacional de Educação 2014-2024, por sua vez, articula o transporte escolar às seguintes metas: universalização da escolarização obrigatória, qualidade da educação básica, alfabetização de jovens e adultos, gestão democrática e financiamento da educação. Assim, na meta 4, referente à universalização do atendimento à população de 4 a 17 contemplada pela educação especial, o transporte escolar constitui, junto com outras garantias, a estratégia 4.6, que indica a necessidade de criação de condições para acesso e permanência desse contingente na escola. Quanto à qualidade da educação básica (meta 7), o plano prevê a garantia de transporte escolar gratuito para a população abrangida pela escolarização obrigatória e que frequenta a educação do campo (estratégia 7.13) e

indica a ampliação e aperfeiçoamento de programas suplementares, incluindo o transporte escolar (estratégia 7.17). Este mesmo aspecto aparece também no caso da alfabetização de jovens e adultos (meta 9, estratégia 9.7). No caso da efetivação da gestão democrática no ensino público (meta 19), a garantia de transporte escolar aparece associada à criação de condições para que membros de conselhos e representantes públicos responsáveis pelo controle social possam realizar visitas a estabelecimentos de ensino. Por fim, o transporte escolar é indicado como um dos elementos a serem considerados na definição do Custo Aluno Qualidade (CAQ), de modo a permitir a ampliação e a efetividade do investimento em educação (meta 20, estratégia 20.7) (BRASIL, 2014).

Apesar da afirmação do transporte escolar como dever do Estado na Constituição Federal, na LDB nº 9.394/1996, nos planos nacionais de educação, e apesar da iniciativa do PNTE, em 1994, é a partir da década de 2000 que a política de transporte escolar ganha contornos de “política de transporte em massa de alunos do campo”, como afirmam Ferreira e Brandão (2017, p. 78).

Destacam-se, nesse aspecto, dois programas, atualmente em curso: Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e Programa Caminho da Escola.

O PNATE, instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, passou a prever a assistência financeira a redes públicas municipais e estaduais, incluindo o Distrito Federal, para a garantia de transporte escolar para estudantes matriculados nas respectivas redes, em forma de recursos suplementares, transferidos automaticamente, para a contratação de serviços de terceiros, manutenção, reformas e compra de combustível (BRASIL, 2004). Inicialmente voltado para o ensino fundamental, a partir de 2009, com a Lei nº 11.947, que alterou a lei que criou o PNATE, o programa passou a abranger todas as etapas da educação básica (BRASIL, 2009c), conforme assinalado anteriormente. Os critérios, referenciais para transferência de recursos e obrigações de estados e municípios frente à garantia de transporte escolar por meio do PNATE são definidos pela Resolução/CD/FNDE nº 12, de 17 de março de 2011 (BRASIL, 2011). Na avaliação de Ribeiro e Jesus (2015, p. 149), “Um importante ganho ao Pnate foi a sua institucionalização e a mudança para repasse automático de recursos decorrentes de aprovação legal”, ao contrário do condicionamento da liberação de verbas à efetivação de contratos entre

as redes públicas e o governo federal, como ocorria com o PNTE. É possível inferir que a agilização do repasse de recursos proporcionado pelo programa colaborou para a ampliação e efetividade do transporte escolar no Brasil.

O Programa Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), com o principal objetivo de auxiliar estados e municípios na aquisição de transporte escolar e na padronização de suas frotas (BRASIL, 2007). Inicialmente, a compra de novos veículos poderia se dar por meio de adesão à linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) e, a partir de 2009, com o Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro, outras duas possibilidades foram acrescentadas – a utilização de recursos do Ministério da Educação e a utilização de recursos próprios (BRASIL, 2009b) – e passaram a ser disciplinadas pelas regras do Programa Caminho da Escola. Os critérios para a utilização dos veículos adquiridos por meio do referido programa foram estabelecidos pela Resolução/CD/FNDE nº 45, de 20 de novembro de 2013, a qual, entre outros, passou a permitir a expansão do transporte escolar para estudantes do ensino superior residentes em áreas rurais (BRASIL, 2013b), direito que já havia sido assegurando pela Lei nº 12.816, de 5 de junho daquele mesmo ano (BRASIL, 2013a). Considerando a efetividade do Programa Caminho da Escola, Carvalho, Leite e Nascimento (2017, p. 126) indicam que, de modo geral, em todo o Brasil, vem ocorrendo a “[...] substituição dos veículos antigos e impróprios [...] por veículos mais adequados e novos. Isso garante a prestação de um serviço com mais qualidade, conforto e segurança para os alunos”.

Como síntese da recuperação dos principais marcos legais referentes ao transporte escolar no Brasil, é possível indicar dois conjuntos de documentos: aqueles que tratam de forma pontual o transporte escolar no conjunto de questões referentes à educação e aqueles que tratam especificamente do tema. No primeiro conjunto estão a Constituição Federal de 1988, a Lei de Diretrizes e Bases nº 9.394/1996 e as leis nº 10.172/2011 e nº 13.005/2014, respectivas aos planos nacionais de educação 2001-2011 e 2014-2024. No segundo conjunto estão os documentos relativos aos programas voltados para o transporte escolar, sendo eles: Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994 e Resolução FNDE/CD Nº 28, de 28 de junho de 2001, ambas referentes ao PNTE; Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004 e Resolução/CD/FNDE nº 12, de 17 de março de 2011, que regulamentam o

PNATE, e, por fim, a Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, o Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009, a Lei nº 12.816, de 5 de junho de 2013 e a Resolução/CD/FNDE nº 45, de 20 de novembro de 2013, todas relativas do Programa Caminho da Escola. Embora não esgotem a totalidade de normas que definem o transporte escolar no Brasil, esses dois conjuntos apresentam importantes marcos regulatórios desse direito educacional, especialmente para que sejam assegurados e o acesso e a permanência na escola de estudantes que vivem nas zonas rurais.

### **3 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Como visto até aqui, o transporte escolar como dever do Estado e como direitos de estudantes da escola pública, notadamente daqueles vinculados à educação do campo, pode ser considerado como um elemento “[...] incorporado à dinâmica do direito à educação no Brasil” (RIBEIRO; JESUS, 2015, p. 155), especialmente a partir do período de redemocratização no Brasil. Deve-se salientar, entretanto, que essa conquista recente se deve, em boa medida, à mobilização da sociedade (RIBEIRO; JESUS, 2015), com destaque para o protagonismo dos movimentos sociais do campo (EVANGELISTA et al, 2017; FERREIRA; BRANDÃO, 2017).

Leis, decretos, resoluções e planos nacionais de educação são instrumentos legais que garantem e regulam a política de transporte escolar no Brasil e que se associam, de forma evidente, com esforços não só para a garantia do acesso e permanência da população campestre na escola, mas também para evitar que essa população desista de estudar por conta de dificuldades de locomoção para chegar até os estabelecimentos de ensino, como indicado em todos os documentos referenciados neste trabalho.

Do mesmo modo que é preciso reconhecer que a afirmação do transporte escolar como obrigação do Estado é, ao mesmo tempo, afirmação de um direito da população, especialmente aquela que vive em zonas rurais, é preciso também considerar aspectos problemáticos que envolvem a questão.

Carvalho, Leite e Nascimento (2017) ressaltam que, em função do longo tempo que o transporte escolar foi negligenciado pelo poder público no Brasil,

[...] a situação de precariedade é grande, e as melhorias alcançadas ainda não conseguem qualificar o transporte escolar rural no Brasil como um serviço de qualidade. As melhorias observadas estão ocorrendo de uma forma lenta, porém gradual, e ainda existem grandes desafios, como a melhoria do sistema viário, e a redução do tempo de deslocamento dos alunos no trajeto de sua casa para a escola (CARVALHO; LEITE; NASCIMENTO, 2017, p. 126).

Além disso, outra situação, que parece ser ainda mais grave, diz respeito ao fato de que a ampliação do atendimento e de recursos para o transporte escolar tem sido correlata ao aumento do número de escolas fechadas, especialmente pela política de nucleação de escolas do campo, como indicam alguns estudos (CARVALHO; LEITE; NASCIMENTO, 2017; EVANGELISTA et al, 2017; FERREIRA; BRANDÃO, 2017; RIBEIRO; JESUS; 2015). Dessa forma, o contrário de permitir a mobilidade dentro de espaços geográficos campestres, a política de transporte escolar tem como foco o deslocamento de estudantes do campo para os centros urbanos (FERREIRA; BRANDÃO, 2017) e, contraditoriamente, acaba deixando de atender as necessidades e demandas históricas da educação do campo (EVANGELISTA et al, 2017).

Os dilemas da política de transporte escolar frente ao fortalecimento da educação do campo são aspectos que deverão estimular estudos futuros. Para tanto, a aproximação com os principais marcos legais e programas referentes ao transporte escolar no Brasil, que foi o objetivo deste texto, parece ser um exercício necessário.

## REFERÊNCIAS

BARROS, Helena Heller Domingues de. Plano Nacional de Transporte Escolar. Brasília: Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, 2001. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notastecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/arquivos-pdf/pdf/107592.pdf>. Acesso em 16 nov. 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados e do Senado Federal. **Emenda Constitucional nº 59, 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 neste dispositivo de inciso VI. Brasília, 2009a. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc59.htm#art4](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc/emc59.htm#art4).

Acesso em: 16 nov. 2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 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: 25 de out. 2018.

BRASIL. **Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009**. Disciplina o Programa Caminho da Escola. Brasília, 2009b. 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: 17 nov. 2018.

BRASIL. **LEI nº 10.172, de 9 de Janeiro de 2001**. Aprova o Plano Nacional de Educação e dá outras providências. Brasília, 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LEIS\\_2001/L10172.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10172.htm). Acesso em: 17 nov. 2018.

BRASIL. **LEI nº 10.880, 9 de Junho de 2004**. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências. 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: 19 out. 2017.

BRASIL. **LEI nº 11.947, 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. 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 16 nov. 2018.

BRASIL. **LEI nº 12.816, de 5 de junho de 2013**. Altera as Leis nºs 12.513, de 26 de outubro de 2011, para ampliar o rol de beneficiários e ofertantes da Bolsa-Formação Estudante, no âmbito do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego - PRONATEC; 9.250, de 26 de dezembro de 1995, para estabelecer que as bolsas recebidas pelos servidores das redes públicas de educação profissional, científica e tecnológica, no âmbito do Pronatec, não caracterizam contraprestação de serviços nem vantagem para o doador, para efeito do imposto sobre a renda; 8.212, de 24 de julho de 1991, para alterar as condições de incidência da

contribuição previdenciária sobre planos educacionais e bolsas de estudo; e 6.687, de 17 de setembro de 1979, para permitir que a Fundação Joaquim Nabuco ofereça bolsas de estudo e pesquisa; dispõe sobre o apoio da União às redes públicas de educação básica na aquisição de veículos para o transporte escolar; e permite que os entes federados usem o registro de preços para a aquisição de bens e contratação de serviços em ações e projetos educacionais. Brasília, 2013a. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12816.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12816.htm). Acesso em: 18 nov. 2018.

BRASIL. **LEI 13.005, de 25 de Junho de 2014.** Aprova o Plano Nacional de Educação - PNE e dá outras providências. 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: 17 nov. 2018.

BRASIL. Ministério da Educação (MEC). **Programas do Transporte Escolar.** 2ª ed., 156 p.: il. Collor. – (Formação pela Escola). Brasília, 2008. Disponível em: [ftp://ftp.fnde.gov.br/web/formacao\\_pela\\_escola/modulo\\_pnate\\_conteudo.pdf](ftp://ftp.fnde.gov.br/web/formacao_pela_escola/modulo_pnate_conteudo.pdf). Acesso em 16 nov. 2018.

BRASIL. Ministério de Educação e Cultura. **LDB - Lei nº 9394/96, de 20 de dezembro de 1996.** Estabelece as diretrizes e bases da Educação Nacional. Brasília: MEC, 1996.

BRASIL. **Resolução/CD/FNDE Nº 3, de 28 de março de 2007.** Cria o Programa Caminho da Escola. Brasília, 2007. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/acesso-a-informacao/institucional/legislacao/item/3127-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-3-de-28-de-mar%C3%A7o-de-2007>. Acesso em: 18 nov. 2018.

BRASIL. **Resolução/CD/FNDE nº 12, de 17 de março de 2011.** Estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE). Brasília, 2011. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/acesso-a-informacao/institucional/legislacao/item/3435-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-12-de-17-de-mar%C3%A7o-de-2011>. Acesso em 18 nov. 2018.

BRASIL. **Resolução/CD/FNDE nº 45, de 20 de novembro de 2013.** Dispõe sobre os critérios para a utilização de veículos de transporte escolar adquiridos no âmbito do Programa Caminho da Escola. Brasília, 2013b. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/acesso-a-informacao/institucional/legislacao/item/5032-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-45,-de-20-de-novembro-de-2013>. Acesso em 18 nov. 2018.

CARVALHO, Willer Luciano; LEITE, Poliana de Souza; NASCIMENTO, Heitor Pereira de. O processo evolutivo do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário. **REEC – Revista Eletrônica de Engenharia Civil**, v. 13, nº 1, p. 118-127, 2017.

EVANGELISTA, José Carlos Sena; SANTOS, Cátia Regina; SILVA, Luciene Rocha; SANTOS, Arlete Ramos dos. A política do Transporte Escolar na educação do

campo: impactos e desafios na realidade escolar. **Seminário Gepráxis**, Vitória da Conquista- BA, v. 6, n. 6, p. 2071-2086, 2017.

FNDE - Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Histórico do PNATE. Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/programas/pnate/sobre-o-plano-ou-programa/consultas>. Acesso em: 16 nov. 2018.

FERREIRA, Fabiano de Jesus; BRANDÃO, Elias Canuto. **Fechamento de escolas do campo no Brasil e o transporte escolar entre 1990 e 2010**: na contramão da educação do campo. *Imagens da Educação*. v. 7, n. 2, p. 76-86, 2017. Disponível em: <http://doi.org/10.4025/imagenseduc.v7i2.36910>.

RIBEIRO, Andreia Couto; JESUS, Wellington Ferreira. A trajetória histórica da política pública de transporte escolar: um olhar sob a assistência dos programas federais para a educação básica. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, nº 66, p. 135-159, 2015.