

A ORIGEM DO TRANSPORTE ESCOLAR NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA ENTRE OS SÉCULOS XIX e XXI: UMA CONQUISTA PARA A EDUCAÇÃO BÁSICA?

GT: Política e Gestão da Educação Básica e Superior

Andreia Couto Ribeiro, mestranda em Educação pela Universidade Católica de Brasília (UCB), é coordenadora-geral de Articulação e Contratos do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE/MEC), Brasília, Distrito Federal, Brasil.
andreia.ribeiro@fnde.gov.br

Wellington Ferreira de Jesus, doutor em Educação pela Universidade Federal de Goiás (UFG), é professor do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Católica de Brasília (UCB), Distrito Federal, Brasil.
wellington.jesus@catolica.edu.br

RESUMO

O presente artigo constitui-se em um estudo exploratório baseado em análise documental dos textos constitucionais brasileiros e das Leis de Diretrizes e Bases da Educação e outros documentos regulatórios, objetivando fornecer informações para compreensão do processo de implantação do investimento público federal para os programas de transporte escolar, mantidos pela União para atendimento a educação básica. A análise das informações coletadas, a partir de documentos de 1824, permitiu verificar a origem e preservação da ação de transporte escolar na agenda política brasileira.

Palavras chave: Legislação federal. Políticas públicas. Transporte escolar.

Introdução

Nas últimas cinco décadas evidenciaram-se um conjunto de transformações de ordem social, política e econômica, sobretudo no campo da cidadania que, entre outros aspectos provocarão mudanças significativas nos rumos dos direitos dos cidadãos brasileiros, em especial os que se referem à educação. Essas transformações resultam de um contexto de arena política e de interesses da sociedade, além dos diversos atores envolvidos, que podem ser observadas em nosso projeto político de desenvolvimento educacional, inserido nas Constituições, Leis e Planos ordenados no Brasil.

Teixeira (1956) destacou que nossa sociedade vive em permanente transformação, que a velocidade das mudanças e o crescimento da complexidade social, influenciam de forma direta na diminuição da integração do homem em sua cultura, indicando que a ampliação da educação escolar é uma fonte de domínio para essa razão.

É nesse contexto de transformação, que as legislações brasileiras refletem os interesses das arenas políticas do País, bem como as aspirações dos grupos sociais que se digladiam para defender suas pretensões. Consideram os aspectos econômicos, federativos e sociais que envolvem as mudanças que ocorreram e ocorrem no Brasil, como os momentos autoritários e os de restauração do Estado democrático de direito. Não sendo diferente para implantação da política pública brasileira de transporte escolar, que necessita cumprir os preceitos legais que disciplinam e regem a Nação.

Uma política pública educacional, como a oferta de transporte escolar, abarcando planejamento, financiamento e gestão para benefício de estudantes em condições de vulnerabilidade é dependente de determinação legal e contínua, manifestada ao longo do tempo, em nossas Constituições, Leis de Diretrizes e Bases da Educação e Plano Nacional de Educação.

É nesse contexto que o presente artigo é apresentado como o resultado de pesquisa junto à base das Constituições Brasileiras de 1824 a 1988, consulta das Leis Ordinárias relacionadas à educação, no período de 1961 a 2013 e verificação de decretos e levantamento bibliográfico sobre o tema. Trata-se de uma síntese, objetivando discutir o contexto legal e político em que se constituiu e se desenvolveu a ideia de transporte escolar, até se consolidar em um Programa, uma Política Pública.

As Constituições e a política de transporte escolar para a educação básica no Brasil

Ao longo da história brasileira verifica-se a promulgação de cinco e a outorga de duas Constituições¹, vigentes a partir de 1824 até os dias de hoje, que tiveram como características mudanças de regras políticas, estruturas descontínuas, sem uma preocupação sistêmica de manutenção de diretrizes e estratégias. No campo da educação, constata-se relativa ausência no que tange ao detalhamento da temática do transporte escolar, com importantes definições de gestão e financiamento, aparecendo e desaparecendo ao longo do período, somente se consolidando em 1988, com a última Constituição Federal vigente.

Essa falta de preocupação em consolidar estruturas necessárias ao desenvolvimento organizacional da sociedade foi destacada por Holanda (1936), que alertava para a existência de uma omissão histórica e de uma excessiva burocratização, entendidas como uma herança da colonização lusitana. Em uma de suas categorizações, o “semeador” que joga sementes ao vento, caracteriza o indivíduo formador da sociedade brasileira.

Nesse contexto, o direito a instrução primária e gratuita a todos os cidadãos e a definição do ensino de ciências, letras e artes em colégios e universidades (Incisos XXXII e XXXIII do Art. 179 – CI/1824) foram as únicas inserções do tema educacional, na primeira Constituição Política do Império do Brasil (CI/1824), elaborada por um Conselho de Estado e outorgada pelo Imperador D. Pedro I, em 25 de março de 1824 (BRASIL, 1824).

Apesar do interesse pela educação observado no período monárquico, até a Proclamação da República, em 1889, não se identifica ações concretas para a criação de um sistema educacional brasileiro. Destacam-se nesse período algumas ações importantes, contudo isoladas, como a promoção de uma das primeiras políticas de descentralização, com o direito de legislar sobre a instrução pública dada às províncias em 1834, o surgimento da primeira Escola Normal, em Niterói/RJ, no ano de 1835 e a criação do Colégio Pedro II, em 1837.

A história das instituições escolares esboçada em períodos por Saviani (2008) evidencia essa situação, destacando que no período de 1827-1890, houve as primeiras tentativas, descontínuas e intermitentes de organização educacional.

A programação da República Federativa em 1889 inicia mais um ciclo de mudanças, destacado por Saviani (2008), o período de 1890-1931, foi marcado pela criação das escolas primárias impulsionada pelo iluminismo republicano. Esse ciclo de mudanças ocorreu dentro de limites históricos de um projeto de oligarquias agrário exportadora, já que

¹ A Constituição de 1967 recebeu em 1969, nova redação conforme a Emenda Constitucional nº 1, decretada pelos “Ministros militares no exercício da Presidência da República”. Há uma discussão entre alguns especialistas, em que pese ser formalmente uma emenda à constituição de 1967, se trata de uma nova Constituição de caráter outorgado.

não havia escola para todos, não era, portanto, um projeto nacional. O ensino leigo ministrado nos estabelecimentos públicos aparece nas metas da Primeira Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, promulgada em 1891. Outra instituição dessa Carta foi o sistema federativo de governo e, conseqüentemente a descentralização do Ensino, demarcando as competências do ensino para a União e os Estados e o Distrito Federal (Artigo 35, itens 3º e 4º).

Apesar do esforço, durante o período da Primeira República (1889 – 1930), a oportunidade de acesso e qualidade da educação ocorreu para poucos privilegiados, ficando a maior parte da população, formada apenas para o trabalho. Um crescimento mais acelerado da escolarização, com objetivo de reconstrução social, somente ocorre a partir da década de 1930, demarcada pela Revolução de 1930, o Golpe de Estado e o final da República Velha, quando emergiu de um ideário pedagógico renovador, marcada pelo Manifesto dos Pioneiros da Educação Nova de 1932² e a regulamentação, em âmbito nacional, das escolas superiores, secundárias e primárias.

Foi em 1934, com a articulação dos Pioneiros de 1932, a primeira vez que as estratégias para a educação nacional surgem como diretriz estatal, em uma constituição brasileira, (Artigo 5º, Inciso XIV). A Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil (CF/1934) teve como premissa organizar um regime democrático, que assegurasse à nação a unidade, a liberdade, a justiça e o bem-estar social e econômico.

Essas transformações de fundo, que ocorreram nesse período de crescimento nacional foram um momento do nascimento de novas forças sociais, destacadas por Teixeira (1956), responsáveis por abrir caminho para os grandes rumos do nosso desenvolvimento como povo e nação.

Cabe evidenciar a vinculação de recursos em fundos para a manutenção e desenvolvimento dos sistemas educativos, com indicação de reserva especial para o ensino na zona rural, área de abrangência da política pública de transporte escolar (Art. 156 e parágrafo único – CF/1934), um dos principais destaques a essa Constituição, que trouxe um capítulo específico para tratar a educação (Capítulo II – Da Educação e da Cultura – Arts.148 a 158 – CF/1934).

Considerando os preceitos legais, o primeiro momento da história da origem de programas de transporte escolar no Brasil, possivelmente, aparece no texto constitucional de 1934, que traz a preocupação com a ação de transporte escolar na zona rural, prevendo a aplicação dos recursos dos fundos, em auxílios a alunos necessitados, mediante fornecimento gratuito para *vilegiaturas*³ (Art. 157 § 2º - CF/1934).

Outra importante conquista para a educação, indicada na CF/1934 (Art 139), foi a obrigatoriedade das empresas manterem o ensino primário gratuito para os seus servidores e os filhos destes, dando origem a ideia do futuro “Salário Educação”, uma das fontes de recursos para atendimento aos programas de transporte escolar.

Apesar da evidente conquista alcançada em 1934, a vinculação dos recursos e a previsão de auxílio aos estudantes com ações educacionais foram removidas em 1937, com a declaração de Estado de emergência no País, e a outorga da Constituição dos Estados Unidos

² O Manifesto dos Pioneiros da Educação Nova foi redigido em 1932, por 26 intelectuais de diferentes posições ideológicas, entre os quais Fernando de Azevedo, Anísio Teixeira, Afrânio Peixoto, Lourenço filho e Cecília Meireles. Tornou-se um marco inaugural do projeto de renovação educacional do Brasil, propondo a organização de um plano geral de educação, defendendo a escola única, pública, laica, obrigatória e gratuita.

³ *Vilegiatura* é um termo usado para indicar o retorno para sua casa no campo, de pessoa que passou uma temporada em uma grande cidade (Dicionário Online de Português).

do Brasil (CF/1937). O início de um processo de mudanças de base para a modernização do estado brasileiro ocorre nesse novo período autoritário, com Vargas no poder, com a garantia dos direitos trabalhistas, pela criação do Ministério e a consolidação das Leis do Trabalho. Nesse período do início dos anos quarenta até 1946, as reformas educacionais foram desencadeadas pelo poder central, por Leis Orgânicas concebidas pelo Ministério da Educação, claramente inspiradas nas constituições de regimes fascistas europeus (Vieira, 2007).

Foi uma época marcada por insatisfações contra a ditadura, agravado pela Segunda Guerra Mundial, levando a queda da ditadura do Estado Novo no final de 1945, condições que levam o país a novo momento de redemocratização (Vieira, 2007). Nessa conjuntura que a previsão de aplicação de recursos mínimos para a manutenção e desenvolvimento de ensino pela União, Estados, o Distrito Federal e os municípios, vinculados a renda de impostos, retorna na Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1946 (Arts. 166 a 175 – CF/1946).

O serviço de assistência educacional que assegurem as condições de eficiência escolar, por auxílio aos alunos necessitados também reaparece (Art. 172 – CF/1946). Todavia, não há especificação dessas ações, como exemplo da *vilegiatura* salientada na CF de 1934.

Nesses primeiros anos de redemocratização o campo da educação é orientado por várias propostas de mudanças do ensino, todavia essa reforma do sistema educacional brasileiro manteve o dualismo entre a educação das elites e das classes populares até a mudança histórica de estruturação, advinda com a promulgação da primeira Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB – Lei nº 4024/61) (Vieira, 2007).

Após o País experimentar a redemocratização, o golpe de 1964 e a ascensão dos militares, traz de volta o autoritarismo. Na Constituição da República Federativa do Brasil de 1967 (CF/1967) decretada pelo Congresso Nacional, a educação passa a ser tratada em conjunto das questões que tratam da Família e Cultura. Não há um capítulo específico para evidenciar as necessidades dos sistemas de ensino e, novamente a vinculação de recursos é suprimida.

A vinculação dos recursos para a manutenção e desenvolvimento do ensino, retorna a partir de 1969, pela Emenda Constitucional nº 24, prevendo a aplicação de percentual de receitas resultantes de impostos pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios (§ 4º do Art. 176 – CF/1967). Também, apresenta pela primeira vez como conceito, a contribuição do “salário-educação”, obrigatória para empresas (Art. 178 – CF/1967).

Um novo governo civil foi eleito somente após 20 anos da ascensão militar (1964-1985), inaugurando novos tempos. A importância da educação, como direito social e individual, para a melhoria da sociedade e o desenvolvimento do País foi instituída pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CF/1988).

Além de alteração considerável nas diretrizes gerais para a educação, como mudança na vinculação dos recursos, inclusive com previsão de percentual do Produto Interno Bruto (PIB), pela primeira vez o texto constitucional, traz de forma direta a ação suplementar de transporte, para atendimento ao educando, inicialmente para o ensino fundamental (Inciso VII - Art. 208 – CF/1988), alterada por Emenda Constitucional nº 59, de 2009, para atendimento a todas as etapas da educação básica.

As definições advindas da CF/1988 permitem situar o terreno da gestão educacional e do financiamento como tarefa compartilhada entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, sendo organizada sob a forma de regime de colaboração (Artigo 211 da CF/1988).

Essa premissa envolve a implantação da ação de transporte escolar, pela assistência técnica e financeira, de forma redistributiva e supletiva, pela União aos demais entes e, de forma descentralizada, a organização dos estados, Distrito Federal e Municípios para gerenciar a ação educacional em suas respectivas redes.

A forma de organização de colaboração configurada pelo federalismo brasileiro ressalta Rossinholi (2010), imputada pela CF/1988, fez surgir questões que necessitam de discussão e regulamentação, tais como a descentralização dos recursos e a participação dos estados e municípios, seja pelo aumento dos encargos ou pela autonomia de estados mais fortes economicamente.

Teixeira (1956) já salientava essas tendências de descentralização e autonomia e, também trouxe à tona as questões das transformações de ordem econômica e social que atuam com diferentes intensidades nas unidades políticas do país, fazendo avançar umas e outras não, causando desequilíbrio e explicando nossa atual situação de desigualdade.

Essas e outras questões influenciam o planejamento e, conseqüentemente, a execução de programas educacionais, como os de transporte escolar, que têm que lidar com os efeitos da limitação e das prioridades definidas anualmente pelos gestores e políticos.

O transporte escolar nas Leis de Diretrizes e Bases da Educação

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) é a principal lei brasileira que se refere à educação, definindo normas gerais sobre as diretrizes e as bases da organização do sistema educacional, com base nos princípios presentes na Constituição. O reconhecimento de sua importância se dá por elevar a educação popular a problema do Estado Nacional.

A LDB foi citada pela primeira vez na Constituição de 1934, no intuito de definir e regularizar o sistema educacional brasileiro. A primeira LDB é de 1961, seguida pela Lei de 1971, que permaneceu vigente até a promulgação da LDB de 1996.

Apesar da Constituição de 1934, dedicar um capítulo inteiro ao tema das diretrizes da educação nacional (Art. 5º), apenas três anos depois, a Constituição de 1937 declarou princípios opostos as ideias liberais da Carta anterior, alterando a função de estabelecer as bases da educação nacional para o poder central. Foi com a Constituição de 1946 que retornou a proposta de educação de 1934 e se iniciou o processo de discussão da primeira LDB.

A Constituição Federal de 1946 determinou à união a tarefa de fixar as diretrizes e bases da educação nacional, todavia apesar da proposta iniciar a circulação em 1947, levou 13 anos para sua aprovação. O projeto caracterizado por uma tendência descentralizadora foi enviado ao Congresso em outubro de 1948, sendo considerado contrário ao espírito e letra da Constituição, foi arquivado. Foi reaberto e reconstituído em 1951, passando a tramitar pela Comissão de Educação e Cultura do Congresso Nacional, esbarrando em uma correlação de forças representadas pelas diferentes posições partidárias e por conflitos de interesse entre partidários da escola pública e escola privada (SAVIANI, 2008).

A primeira Lei que fixou as Diretrizes e Bases da Educação Nacional - Lei nº 4024 (LDB/1961) resultou de uma estratégia de conciliação entre as principais correntes em disputa, sendo sancionada pelo Presidente da República em 20 de dezembro de 1961. Suas premissas previa que a União deveria proporcionar recursos ao educando, que demonstrasse necessidade e aptidão para os estudos (Art. 94 – LDB/1961), que o ensino é obrigação do poder público e livre à iniciativa privada (BRASIL, 1961).

A LDB/1961 previu a concessão de auxílio para transporte ao educando, dentre outras ações de assistência, todavia não esclarecendo a forma de execução e indicando que a ação seria objeto de normas especiais. (§ 5º - Art. 94 – LDB/1961).

Nesse período, o Brasil vivenciava o final do Governo Juscelino Kubitschek (JK), um desencanto com o “desenvolvimentismo”, a não modernização decantada (os “50 anos em 5”), a inflação e o retorno da dívida externa. Em 1961, marcava o início do governo Jânio Quadros, a renúncia, a crise, o golpe branco que implantou o Parlamentarismo impedindo a posse efetiva do governo João Goulart e, por fim, em 1964, o golpe militar que derrubou João Goulart e implantou o regime autoritário. Dessa forma a LDB/1961 teve uma vigência curta, levando a descontinuidade do processo educacional na forma proposta, em todo o período do regime militar (1964-1985).

Em 1971, a Lei nº 5.692 (LDB/1971), que fixou as diretrizes e bases para o ensino de 1º e 2º graus, substituiu a LDB/1961. Entretanto, é questionada e não considerada por muitos estudiosos, por se tratar de um ajuste para garantir a continuidade da ordem socioeconômica do momento e acertar a organização do ensino ao novo quadro político, se caracterizando pela reforma específica do ensino primário e médio, alterando sua denominação para o ensino de primeiro e segundo graus (SAVIANI, 2008). Nessa Lei, destaca-se a garantia do cumprimento da escolaridade pelos sistemas de ensino, com a inclusão de auxílios para serviços de assistência educacional, dentre elas a de transporte escolar, no intuito de assegurar aos alunos necessitados, condições de eficiência escolar e colaborar para o eficiente funcionamento dos estabelecimentos de ensino (Art.62 – LDB/1971).

Com a promulgação da Constituição federal de 1988 e a nova realidade da educação e da sociedade brasileira, novo projeto fixando as diretrizes e bases nacionais, considerando a defesa da escola pública e o modelo democrático, foi apresentado na Câmara Federal, amplamente discutido em audiências públicas, permaneceu em debates de pontos polêmicos e negociações por instituições dos setores públicos e da iniciativa privada, até a sanção da Lei nº 9.394, no final do ano de 1996 (CERQUEIRA et al, 2009).

Essa Lei se tornou um Marco simbólico de uma política neoconservadora da educação implementada pelos governos de Fernando Collor e de Fernando Henrique Cardoso (FHC) no Brasil na década de 1990, nos moldes do ideário neoliberal. Entretanto é reconhecido por se tratar da mais completa legislação e por proporcionar importantes avanços para educação, dentre eles a criação do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério - Fundef (ALVES apud CERQUEIRA et al, 2009).

Nesse contexto, a LDB/1996 prevê o atendimento por meio de programas suplementares como o de transporte escolar, ao educando do ensino fundamental, alterado para a educação básica (Lei nº 12.796/2013), como garantia e dever do Estado com a educação escolar pública (Art. 4º da LDB/1996).

Outra indicação importante para a política pública de transporte escolar, prevista na LDB/1996 é a incumbência aos estados (Inciso VII do art. 10) e municípios (Inciso VI do art. 11), para assumir a responsabilidade do traslado dos alunos de suas respectivas redes.

Cabe salientar, ainda, a significativa inclusão das ações de manutenção de programas de transporte escolar, no rol de despesas de manutenção e desenvolvimento do ensino (Inciso VIII do art. 70). A definição permite a utilização de fontes de recursos do Salário Educação e do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação – Fundeb (Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007), para custeio e aquisição de veículos para transporte escolar.

Os atos regulatórios dos programas de transporte escolar

Considerando as previsões constitucionais e legais que amparam a ação de transporte escolar, o Governo Federal mantém investimento, com a intenção de amenizar o

problema dos alunos que residem a grandes distâncias das unidades escolares, com o propósito de garantir a frequência às aulas e redução dos índices de evasão escolar.

Os programas se baseiam em um processo de descentralização de recursos e responsabilidades, consistindo na assistência técnica e financeira da União aos municípios e estados para a aquisição de veículos, destinados exclusivamente, ao transporte dos alunos matriculados nas escolas da rede de ensino pública estadual e municipal, prioritariamente, residentes no meio rural.

Surge nos registros de gestão de 1993, o desenvolvimento das primeiras iniciativas da União, voltadas ao transporte escolar, realizada pela Fundação de Assistência ao Estudante - FAE⁴, órgão vinculado ao Ministério da Educação e do Desporto – MEC. Todavia, o Programa Nacional de Transporte Escolar (Pnte), foi criado em 1994, com a publicação da Portaria do Ministério da Educação nº 955, de 21 de junho de 1994, consistindo na assistência financeira aos municípios e estados para a aquisição de veículos.

A partir desse ano até o ano de 2003, o programa de transporte escolar, seguiu uma das formas de descentralização de recursos⁵ para o processo de financiamento de ações educacionais, ocorrendo mediante convênio, seguindo a sistemática estabelecida do Plano de Trabalho Anual - PTA, o qual tem início com a apresentação de projetos, pelos diversos órgãos e entidades da esfera pública – federal, estadual, do Distrito Federal e municipal – e de entidades não governamentais, que são atendidos após triagem, habilitação e avaliação técnica (BRASIL, 1996).

A tabela 1 detalha o atendimento aos sistemas de ensino com transporte escolar até 2003, evidenciado com início de ações federais somente em 1993, entre a CF/1988 e a LDB/1996.

Tabela 1 – Atendimento com transporte escolar no período de 1993 a 2003

Veículos Escolares						
Ano	Veículos	Municípios	Alunos	Escolas	Valores	Órgão responsável
1993	-	3.426	-	-	5.829.650	FAE
1994	-	2.752	-	-	15.409.838	FAE
1995	-	343	-	-	26.722.908	FAE
1996	-	623	-	-	37.206.754	FAE
1997	-	414	-	-	19.845.634	FNDE
1998	1.558	1.558	-	-	73.937.564	FNDE
1999	-	-	-	-	-	FNDE
2000	1.469	1.033	344.925	4.893	45.972.662	FNDE
2001	1.448	1.095	555.984	6.073	52.754.035	FNDE
2002	1.128	999	507.042	5.216	47.197.018	FNDE
2003	1.326	-	390.498	1.183	61.392.493	FNDE

Fontes: Relatórios da Fundação de Assistência ao Estudante (FAE) de 1993 a 1996 e Relatório de Atividades do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) de 1997 a 2003.

⁴ A FAE foi um órgão da Administração Indireta, com personalidade jurídica própria, criada pela Lei nº 7091 de 18 de abril de 1983, com prazo de duração indeterminado, vinculado ao Ministério da Educação e do Desporto – MEC, instituída com a finalidade de assegurar os meios e condições para prestar apoio aos educandos nos níveis de formação pré-escolar e de 1º e 2º graus. (BRASIL, 1993).

⁵ Outro caminho da descentralização utilizado pelo órgão, a partir da década de 90, era a transferência direta de recursos às escolas, considerando o número de alunos do estabelecimento de ensino.

A política foi substancialmente modificada, em 2004, seguindo a tendência de descentralização direta, contribuindo para a autonomia das ações por parte dos entes federados. Os programas foram divididos em dois: O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e o Caminho da Escola.

O Pnate foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004 (BRASIL, 2004), para assistência financeira, de forma automática, aos estados, distrito federal e municípios posicionados na linha de pobreza, com o objetivo de garantir o acesso e permanência dos estudantes do ensino fundamental público, residentes em área rural nos estabelecimentos escolares, informados no Censo Escolar do INEP (BRASIL, 2011). Em 2009, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil e do ensino médio, residentes em áreas rurais.

Sem a necessidade de convênio ou outro instrumento congênere, os recursos são transferidos para custear despesas com a manutenção de veículos escolares pertencentes às esferas municipal ou estadual e para a contratação de serviços terceirizados de transporte, baseado no quantitativo de alunos transportados informados no censo escolar do Inep, considerando o ano anterior ao do atendimento. Anualmente, é emitida uma Resolução do Conselho Deliberativo do FNDE, definindo o valor por aluno para execução do Programa e a forma de repasse mensal.

O Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007 (BRASIL, 2007) e visa à padronização dos veículos de transporte escolar, a redução dos preços dos veículos e o aumento da transparência nas aquisições governamentais. O Programa consiste na aquisição de veículos padronizados, por meio de pregão eletrônico para registro de preços nacional⁶ realizado pelo FNDE, com especificações exclusivas, próprias para transporte de estudantes e adequados às condições de trafegabilidade das vias das áreas do campo.

Diferente do Pnate, o Caminho da Escola não se encontra regido por legislação de transferência obrigatória, recebendo recursos de transferências voluntárias, onde a manobra para o uso desses recursos apresenta limites consideráveis. Assim, seus destinos são decididos ano a ano, como resultado de intensas disputas entre os diversos órgãos municipais e estaduais de educação e o MEC, o que demonstra a análise da variação de recursos investidos anualmente.

Considerações Finais

É significativo o arcabouço de diretrizes educacionais que envolvem o processo histórico dos mais importantes marcos legais do País, no intuito de consolidar o direito à educação para todos. Entretanto, somente analisando a estrutura de uma política implantada sob o seu auspício, como exemplo o transporte escolar, que se pode aferir a efetividade desses preceitos pensados para elevar as condições estruturais de nossas escolas e dos fatores que contribuem para a qualidade de participação dos estudantes, tanto para garantir o acesso, quanto para a permanência no ambiente escolar.

Analisar as constituições brasileiras e as leis da educação nos permite conhecer as estratégias e regras que formam os movimentos das políticas do País. No caso da Política educacional, pode-se constatar pouca relevância à educação nas primeiras constituições de

⁶ Metodologia que parte da premissa de que o Governo Federal é capaz de realizar apenas um único processo de compra para todo o País sem, todavia, precisar efetivar qualquer contrato, disponibilizando apenas o registro de preços, obtido por meio de pregão eletrônico aos demais entes federados.

1824 e 1891, considerando as referências mínimas apresentadas referentes ao tema. Considerando a demanda pelo acesso às escolas, observa-se que isso muda nas próximas constituições de 1934, 1937, 1946, 1967 e 1988 e com as LDB, com o aumento das referências na área educacional.

Também o estudo da história dos programas admite concluir que a análise dos documentos legais referenciais da política de transporte escolar no Brasil, identificando a promoção das ações do Governo Federal desde 1993, por seus órgãos responsáveis pela gestão financeira, primeiro com a Fundação de Assistência ao Estudante (FAE) e depois pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), permite reconhecer que o serviço é considerado essencial e importante como política educacional e ação de garantia do direito à educação no País.

Uma ação como o transporte escolar surge do reconhecimento da vontade demandada pela sociedade e, apesar na demora de sua implantação, mais de 50 anos, entre a CF/1934 e a origem da ação em 1993, conclui-se que essa necessidade foi consolidada pelas Constituições do País, Leis de Diretrizes e Bases e demais Leis da educação e implantada como Política Pública pelos gestores, o que demonstra que o transporte se encontra incorporada à dinâmica do direito à educação no Brasil.

Referências

BRASIL. Constituição Política do Imperio do Brazil – De 25 de março de 1824. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil – De 24 de fevereiro de 1891. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao91.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil - De 16 de julho de 1934. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao34.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. Constituição dos Estados Unidos do Brasil - De 10 de novembro de 1937. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao37.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. Constituição dos Estados Unidos do Brasil - De 18 de setembro de 1946. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao46.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1967 - De 24 de janeiro de 1967. Brasília. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao67EMC69.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional, Lei nº 4.024, de 20 de dezembro de 1961**. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L4024.htm. Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Base para o ensino de 1º e 2º Graus, Lei nº 5.692, de 11 de agosto de 1971**. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5692.htm. Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional, Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm. Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. **Plano Nacional de Educação, Lei nº 10.172, de 09 de janeiro de 2001**. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10172.htm Acesso em 18/05/2014.

BRASIL. **Lei nº 10.880, de 09 de junho de 2004**. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – Pnate. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.880.htm Acesso em 24/11/2013

BRASIL. **Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007**. Regulamenta o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação - Fundeb. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11494.htm. Acesso em 24/11/2013

BRASIL. **Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007**. Cria o Programa Caminho da Escola. Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolar-legislacao>. Acesso em 05/12/2013

BRASIL. **Resolução/CD/FNDE nº 12, 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). Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolar-legislacao> Acesso em 05/12/2013

BRASIL. **Relatório Anual 1993 – Fundação de Assistência ao Estudante - FAE**. Brasília, (s. n.). Março, 1994.

BRASIL. **Relatório Anual 1994 – Fundação de Assistência ao Estudante - FAE**. Brasília, (s. n.). 1994.

BRASIL. **Relatório Anual 1995 – Fundação de Assistência ao Estudante - FAE**. Brasília, (s. n.). 1995.

BRASIL. **Relatório Anual 1996 – Fundação de Assistência ao Estudante - FAE**. Brasília, (s. n.). 1996a.

BRASIL. **Relatório de Atividades 1996 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 1997b.

BRASIL. **Relatório de Atividades 1997 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 1998

BRASIL. **Relatório de Atividades 1998 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 1999.

BRASIL. **Relatório de Atividades 1999 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 2000.

BRASIL. **Relatório de Atividades 2000 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 2001.

BRASIL. **Relatório de Atividades 2001– Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 2002.

BRASIL. **Relatório de Atividades 2002 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 2003.

BRASIL. **Relatório de Atividades 2003 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE**. Brasília, (s. n.). 2004.

BRASIL. **Relatório de Atividades 2005 – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação -FNDE**. Brasília, (s. n.). 2006.

BRASIL. **Relatório de Gestão do FNDE - 2013**. Brasília, (s. n.). 2013. Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/fnde/institucional/relatorios/relatorios-de-gestao>. Acesso em 02.12.2013.

Dicionário Online de Português. Disponível em: <http://www.dicio.com.br/vilegiatura/> Acesso em 18/05/2014.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. Rio de Janeiro. Livraria José Olympio Editora, 1936.

ROSSINHOLI, Marisa. **Política de financiamento da educação básica no Brasil: do Fundef ao Fundeb**. Brasília: líber-Livro, 2010.

SAVIANI, Demerval. **História da história da educação no Brasil: um balanço prévio e necessário**. *EccoS – Revista Científica*, São Paulo, v. 10, n. especial, p. 147-167, 2008.

TEIXEIRA, Anísio. **A educação e a crise brasileira**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

VIEIRA, Sofia. **A educação nas constituições brasileiras: texto e contexto**. *R. bras. Est. Pedag.*, Brasília, v. 88, n. 219, p. 291-309, maio/ago.2007.