

## A evolução dos recursos federais nos programas de transporte escolar: impactos na educação básica

---

Andreia Couto Ribeiro  
Wellington Ferreira de Jesus

<http://dx.doi.org/10.1590/S2176-6681/319411943>

---

### Resumo

O presente estudo exploratório apresenta a situação do investimento público federal para os programas de transporte escolar mantidos pelo governo federal para atendimento da educação básica. São analisadas a estrutura orçamentária, as fontes de recursos, as condições de execução das ações e a expansão do atendimento no intervalo de 2003 a 2012. Nesse contexto, utilizou-se a análise documental para abordar se houve avanço nos indicadores educacionais e se essa evolução se deve ao crescimento do financiamento apresentado neste artigo. A análise das informações permitiu verificar a evolução de recursos financeiros da política de transporte escolar que impactam a vida escolar dos estudantes da educação básica.

Palavras-chave: políticas públicas; financiamento da educação básica; transporte escolar.

---

## **Abstract**

### ***The evolution of federal resources in the school transportation programs: impacts on basic education***

*The current exploratory study presents the situation of federal public investments towards the school transportation programs maintained by the Federal Government to support basic education. The paper analyzes the budget structure, funding sources, the conditions of implementation of the actions and the expansion of services between the years of 2003 and 2012. In this context, we used document analysis to address whether there was an advance in educational indicators and whether this evolution was due to increasing funding presented in this article. The analysis of data allowed verifying the evolution of financial resources in the school transportation policy, which impact the school life of students of basic education.*

*Keywords: public policies; financing of basic education; school transportation*

---

## **Introdução**

As políticas públicas e as ações educacionais que vêm sendo implantadas no País necessitam se sustentar em uma base sólida de financiamento. Dessa forma, a alocação, a distribuição e a gestão de recursos para a educação brasileira têm sido objeto de análise de diversos autores, como Rossinholi (2010), Martins (2011) e Amaral (2012), que evidenciam as questões de planejamento, governança e gestão institucional. Essas análises permitem conhecer os detalhes de como é possível financiar uma ação que possa contribuir para alterar ou facilitar a implantação de um programa público e atingir um objetivo educacional.

O financiamento da educação pública costuma refletir os resultados das políticas econômicas do País, sendo influenciado por questões econômicas, federativas e sociais, levando em conta a composição dos gastos e das receitas governamentais, o sistema fiscal e o limite imposto pelas decorrências das prioridades governamentais. No Brasil isso não é diferente, Rossinholi (2010) destaca que a política fiscal brasileira dos últimos 40 anos tem sido um componente muito mais de busca de metas econômicas do que resultante da percepção da sociedade sobre o papel do setor público. Sendo assim, as ações de transporte escolar também têm de lidar com os efeitos da limitação e das prioridades, destacadas pela autora.

Farah (2012) ressalta que o Estado, junto com a sociedade, deve ser o principal organizador, articulador e coordenador do desenvolvimento econômico, social e tecnológico do País. Sabe-se que o Estado não detém todos os recursos e conhecimentos para resolver os problemas do País, todavia, define prioridades e focaliza os recursos disponíveis nas ações que

a sociedade aponta como mais necessárias. Dessa forma, entre as escolhas para o desenvolvimento da educação, foi selecionada a política de transporte escolar, consubstanciando os programas nos planos estratégicos do País.

Para isso, as ações de apoio ao transporte escolar foram incluídas nos principais instrumentos de planejamento orçamentário brasileiro. O orçamento público foi estabelecido na Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988) e estrutura a organização do sistema orçamentário federal, estadual e municipal, que passou a ser regulado por três leis: Lei do Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA).

Nesse contexto, a implantação da política pública brasileira de transporte escolar necessita cumprir os preceitos legais que disciplinam e regem a forma de utilização dos recursos financeiros que o Estado tem disponível. É seguindo essas premissas que o governo federal apoia o transporte de estudantes, com investimentos vinculados para manutenção e desenvolvimento do ensino, e a parceria com órgãos estaduais e municipais da área educacional.

A problemática da definição entre investimento e implementação de programas e ações públicas para o transporte do estudante é o objeto deste artigo, que aborda, por meio de estudo exploratório e documental, a estrutura orçamentária e a evolução dos recursos financeiros planejados e executados, considerando a implementação de ações, em relação ao desenvolvimento do atendimento dos beneficiários.

### **A estrutura orçamentária e os investimentos para os programas de transporte escolar**

Os preceitos do financiamento da educação e sua relação direta com a organização dos sistemas de ensino federal, estadual e municipal, bem como as incumbências da União, dos Estados e dos Municípios, no que se refere às articulações entre as instâncias governamentais e a oferta da educação pública, se encontram expressos na Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988); na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) – Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996; e na Lei que regulamentou o 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.

As definições advindas da Constituição de 1988 (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 (art. 211 da CF/1988 e art. 8º da LDB/1996). Dessa forma, os Municípios devem atuar prioritariamente no ensino fundamental e na educação infantil, já os Estados e o Distrito Federal, no ensino fundamental e no ensino médio, utilizando, no mínimo, 25% de suas receitas (art. 212 da CF/1988 e art. 69 da LDB/1996).

Por sua vez, a União deve destinar 18% de suas receitas líquidas de impostos para organizar o ensino federal, financiando as instituições

de ensino federais e prestando assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, de forma redistributiva e supletiva, garantindo a equalização de oportunidades educacionais (arts. 211 e 212 da CF/1988 e arts. 9º e 69 da LDB/1996).

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, seja pela autonomia de Estados mais fortes economicamente, que têm poder para pressionar pela transferência de recursos em detrimento dos Estados com menor desenvolvimento econômico e/ou menor arrecadação tributária.

Essas e outras questões influenciam o planejamento orçamentário e, conseqüentemente, a execução de programas educacionais, como os de transporte escolar, que têm de lidar com os efeitos da limitação e das prioridades mencionados. De acordo com Farah (2012), esses aspectos financeiros e a alocação de recursos públicos são determinados pelo orçamento público, que aparece com a pretensão de procurar respostas aos problemas da sociedade em um determinado momento político, econômico e social, considerando a definição de programas e projetos e a priorização de ações.

Nessa configuração, as ações de apoio federal para o transporte escolar utilizam a fonte do Tesouro Nacional, constituída de recursos do Orçamento Geral da União (OGU), seguindo as regras institucionalizadas no PPA e na LDO. Embora muito elevados em termos absolutos, pois ultrapassam R\$ 5 bilhões no intervalo de 2003 a 2012 (LOA 2002 a 2013), esses recursos são escassos diante da variedade e da dimensão dos beneficiários a que se destinam, atualmente, mais de 5 milhões de alunos da zona rural e mais de 40 milhões da zona urbana, de acordo com o Censo Escolar 2012 do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep) (Brasil, 2012).

A estrutura orçamentária das ações de transporte escolar apresentada no Quadro 1, a seguir, demonstra as ações incluídas no OGU e reflete as trocas de programas temáticos, as denominações de ações e o tipo de produto/beneficiário que ocorreram no intervalo proposto no estudo.

Ao analisar as informações coletadas, verificam-se as mudanças de rumo que ocorreram no planejamento orçamentário das ações de apoio ao transporte escolar. Inicialmente, constata-se que as ações de mesmo objetivo circularam em seis programas orçamentários: 1) Toda Criança na Escola; 2) Desenvolvimento do Ensino Fundamental; 3) Desenvolvimento da Educação Especial; 4) Brasil Escolarizado; 5) Qualidade na Escola; e 6) Educação Básica. Uma explicação para esse fato poderia ser a ocorrência do Plano Plurianual (PPA), com duração de quatro anos, todavia, nesse período, ocorreram quatro PPAs (2000-2003, 2004-2007, 2008-2011, 2012-2015). Dessa forma, conclui-se que houve mais de uma mudança de ação durante a vigência de um PPA, o que pode demonstrar falta de entendimento por parte dos gestores dos programas quanto à continuidade da forma de planejamento e de implantação da ação de transporte escolar.

**Quadro 1 – Ações Orçamentárias da União para Transporte Escolar no Período de 2003 a 2012**

(continua)

Ano	Programa Orçamentário	Ação Orçamentária					
		Código	Denominação	Produto	Quantidade	Valor (R\$)	
2003	Toda Criança na Escola	3699	Veículos para Transporte Escolar	Veículo adquirido (unidade)	1.169	39.492.080,00	
2004	Brasil Escolarizado	969	Apoio ao Transporte Escolar no Ensino Fundamental	Órgão/entidade apoiada (unidade)	1.000	46.000.000,00	
2005	Desenvolvimento da Educação Especial	09FD	Apoio à Aquisição de Veículos Escolares para a Educação Especial	Veículo adquirido (unidade)	166	5.115.000,00	
2005	Desenvolvimento do Ensino Fundamental	969	Apoio ao Transporte Escolar no Ensino Fundamental	Aluno apoiado (unidade)	3.500.000	270.000.000,00	
2005	Desenvolvimento do Ensino Fundamental	0E02	Apoio à Aquisição de Veículos Escolares para o Ensino Fundamental	Veículo adquirido (unidade)	48	3.117.000,00	
2006	Desenvolvimento da Educação Especial	09FD	Apoio à Aquisição de Veículos Escolares para a Educação Especial	Veículo adquirido (unidade)	231	8.525.000,00	
2006	Desenvolvimento do Ensino Fundamental	969	Apoio ao Transporte Escolar no Ensino Fundamental	Aluno apoiado (unidade)	3.375.000	270.000.000,00	
2007	Desenvolvimento do Ensino Fundamental	969	Apoio ao Transporte Escolar no Ensino Fundamental	Aluno apoiado (unidade)	2.847.656	270.000.000,00	
2008	Brasil Escolarizado	969	Apoio ao Transporte Escolar na Educação Básica	Sistema de transporte escolar apoiado (unidade)	5.505	388.334.288,00	
2008	Qualidade na Escola	0E53	Apoio ao Transporte Escolar para a Educação Básica – Caminho da Escola	Veículo adquirido (unidade)	820	116.934.277,00	

**Quadro 1 – Ações Orçamentárias da União para Transporte Escolar no Período de 2003 a 2012**

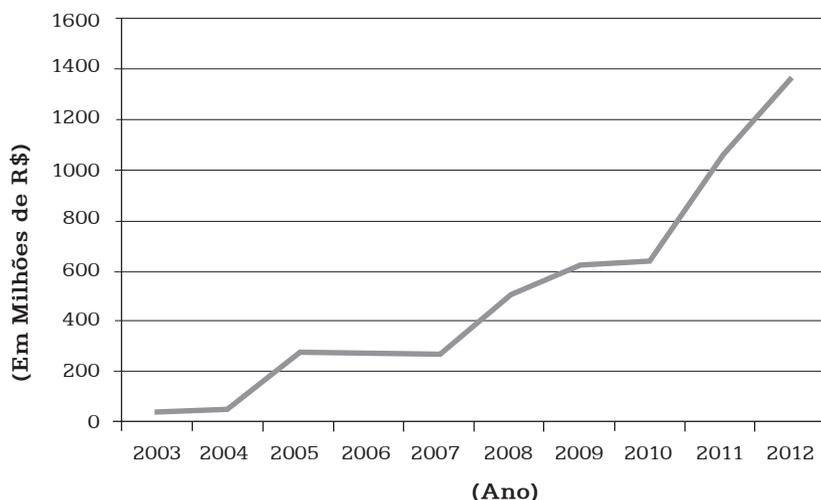
(conclusão)

Ano	Programa Orçamentário	Ação Orçamentária						Valor (R\$)
		Código	Denominação	Produto	Quantidade			
2009	Brasil Escolarizado	969	Apoio ao Transporte Escolar na Educação Básica	Sistema de transporte escolar apoiado (unidade)	5.555		478.231.007,00	
2009	Qualidade na Escola	0E53	Apoio ao Transporte Escolar para a Educação Básica – Caminho da Escola	Veículo adquirido (unidade)	885		144.621.000,00	
2010	Brasil Escolarizado	969	Apoio ao Transporte Escolar na Educação Básica	Sistema de transporte escolar apoiado (unidade)	5.591		470.000.000,00	
2010	Qualidade na Escola	0E53	Apoio ao Transporte Escolar para a Educação Básica – Caminho da Escola	Veículo adquirido (unidade)	1.001		164.106.368,00	
2011	Brasil Escolarizado	969	Apoio ao Transporte Escolar na Educação Básica	Sistema de transporte escolar apoiado (unidade)	5.544		644.000.000,00	
2011	Qualidade na Escola	0E53	Apoio ao Transporte Escolar para a Educação Básica – Caminho da Escola	Veículo adquirido (unidade)	2.215		392.524.041,00	
2012	Educação Básica	969	Apoio ao Transporte Escolar na Educação Básica	Sistema de transporte escolar apoiado (unidade)	5.595		670.000.000,00	
2012	Educação Básica	0E53	Apoio ao Transporte Escolar para a Educação Básica – Caminho da Escola	Veículo adquirido (unidade)	16.204		692.146.024,00	
<b>Total</b>							<b>5.073.146.085,00</b>	

Fonte: Lei Orçamentária Anual (LOA) 2003 a 2012.

Outra ponderação se refere à falta de coesão das ações orçamentárias e seus produtos até 2007: as ações preveem atendimento focalizado no ensino fundamental e, ainda, separadamente, atendimento à educação especial, conforme pode ser verificado nas informações contidas no Quadro 1. Os produtos também se alteram, em uma mesma ação, como a Ação Orçamentária 0969 – Apoio ao Transporte Escolar no Ensino Fundamental, apresentando indicadores diferenciados de controle por órgão/entidade apoiada, por aluno apoiado ou por sistema apoiado ou por veículo adquirido, demonstrando certa despreocupação por parte dos gestores das ações em manter uma série histórica de informações que refletem o atendimento.

A partir de 2008, verifica-se a continuidade de duas Ações, a 0969 e a 0E53, o que pode ser impacto das premissas do Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE), iniciativa do Ministério da Educação (MEC), em 2007, quando o atendimento educacional passou a ser tratado de forma sistêmica, englobando a educação infantil, o ensino fundamental e o ensino médio, ou seja, a educação básica como um todo. Também, nesse período, constata-se que houve aumento da previsão de recursos, apresentando maior incremento a partir de 2011, conforme o Gráfico 1, que pode ser justificado pela organização e regulamentação dos dois atuais programas de transporte escolar, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (Pnate) e o Caminho da Escola.



**Gráfico 1 – Evolução da Previsão Orçamentária para as Ações de Transporte Escolar**

Fonte: Lei Orçamentária Anual (LOA) 2003 a 2012.

Dessa forma, a estrutura orçamentária das ações de transporte escolar reflete, portanto, as prioridades governamentais e, num segundo plano, a correlação de forças entre diversos atores envolvidos no processo.

Martins (2011) destacou que essas características das relações sociais e político-institucionais de cada etapa da sociedade interferem na política de financiamento, além do conflito e da harmonia e equilíbrio federativo, que também afetam o financiamento educacional.

## **A aplicação dos recursos financeiros pelos programas de transporte escolar**

Com os créditos orçamentários disponibilizados anualmente, o governo federal mantém investimento no transporte escolar com a intenção de amenizar o problema dos alunos que residem a grandes distâncias das unidades escolares. O objetivo é garantir a frequência às aulas e a redução dos índices de evasão escolar.

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

Nesse contexto, o Programa Nacional de Transporte Escolar (Pnate) foi criado em 1994, com a publicação da Portaria do Ministério da Educação nº 955, de 21 de junho de 1994, e gerenciado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Inicialmente, foi uma política focalizada, com transferência voluntária de recursos e responsabilidades repassados aos atores priorizados por critérios definidos pelo governo.

A partir de 2004, seguindo a tendência internacional de descentralização, a política foi substancialmente modificada, pois os programas voltados ao transporte de estudantes foram separados em dois: o Pnate e o Caminho da Escola. Essa descentralização deveria contribuir para a flexibilidade da gestão, reduzir custos e promover maior variedade de serviços educacionais, conforme Akkari (2012).

O Pnate foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004 (Brasil, 2004), com o objetivo de garantir o acesso e a permanência, nos estabelecimentos escolares, dos estudantes do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizam transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios. 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.

Uma das mudanças produzidas no rumo da política foi a transferência automática de recursos financeiros para as prefeituras e secretarias estaduais de educação. O repasse considera o valor por aluno/ano definido com base no quantitativo de estudantes da zona rural transportados, informado anualmente no Censo Escolar do Inep, utilizando como critério a posição do Município na linha de pobreza (Brasil, 2011). Os agentes públicos dos órgãos beneficiados devem utilizar os recursos para custear as despesas que envolvem o uso do veículo para o transporte de estudantes da educação básica, inclusive a contratação de terceiros para sua manutenção, necessitando de conhecimento técnico e domínio das ferramentas de descentralização.

No período de 2004 a 2012, o valor total programado para o Pnate ficou na ordem de R\$ 3,5 bilhões, repassando recursos para mais de 90%

dos Municípios brasileiros (Tabela 1). A partir de 2009, com a mudança do atendimento para toda a educação básica, incluindo a educação infantil e o ensino médio para os residentes em áreas rurais, verifica-se que houve um aumento significativo na execução dos recursos e na quantidade de alunos beneficiados. Pelo histórico de execução do Pnate, entre o intervalo de 2004 a 2012, apresentado na Tabela 1, constata-se que os valores dos recursos têm sido crescentes e que o atendimento tem se mantido durante todos os anos do intervalo de estudo.

**Tabela 1 – Histórico de Atendimento do Pnate**

Ano	Ano/Previsão orçamentária	Execução financeira	Municípios	Alunos beneficiários
2004	254.799.305,37	240.998.644,66	5.201	3.219.975
2005	265.192.720,00	246.931.651,50	5.317	3.211.128
2006	315.234.084,00	275.995.250,22	5.089	3.308.673
2007	332.479.328,59	291.994.969,03	5.191	3.473.360
2008	313.370.217,41	289.587.265,75	5.143	3.294.936
2009	478.231.007,00	418.976.595,54	5.492	4.652.477
2010	679.139.381,00	596.461.274,66	5.205	4.656.704
2011	648.257.472,27	573.815.057,44	5.187	4.558.465
2012	630.000.000,00	591.216.004,75	5.122	4.507.241
<b>Total</b>	<b>3.916.703.515,64</b>	<b>3.525.976.713,55</b>	–	–

Fonte: FNDE/Relatório de Gestão - 2012.

O programa 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, à redução dos preços dos veículos e ao aumento da transparência nas aquisições governamentais. O programa consiste na aquisição de veículos por meio de pregão eletrônico para registro nacional de preços, realizado pelo FNDE, com especificações exclusivas, próprias para o transporte de estudantes e adequadas às condições de trafegabilidade nas vias das áreas do campo.

Esse programa não se encontra regido por legislação de transferência obrigatória, recebendo, assim, recursos de transferências voluntárias, cuja manobra para seu uso apresenta limites consideráveis. Assim, seu destino é decidido ano a ano (Tabela 2) como resultado de intensas disputas entre os diversos órgãos municipais e estaduais de educação e o MEC.

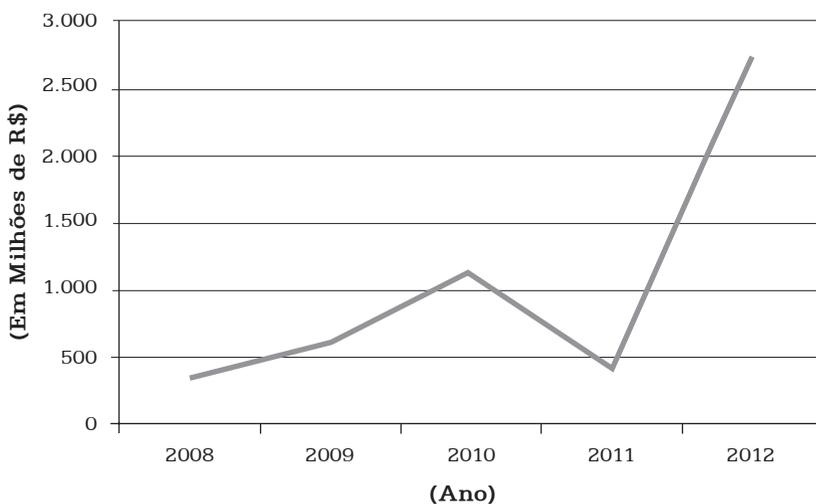
O investimento do programa foi linear entre 2008 e 2010, apresentando queda no atendimento em 2011 e retomada significativa em 2012. O Gráfico 2 demonstra a evolução, considerando o valor de recursos demandados.

**Tabela 2 – Histórico de Atendimento do Programa Caminho da Escola**

Ano	Total		
	Municípios*	Ônibus	Valor (R\$)
2008	1.134	2.391	339.041.650,00
2009	2.103	3.475	586.117.100,00
2010	2.354	6.225	1.136.554.950,00
2011	963	2.247	442.835.546,40
2012	3.251	14.273	2.748.698.789,60
2013	1.598	4.343	826.713.440,00
<b>Total geral</b>	<b>5.426</b>	<b>32.954</b>	<b>6.079.961.476,00</b>

Fonte: Portal de Simec/PAR - 2012.

\* No cálculo dos totais foram considerados apenas Municípios distintos.



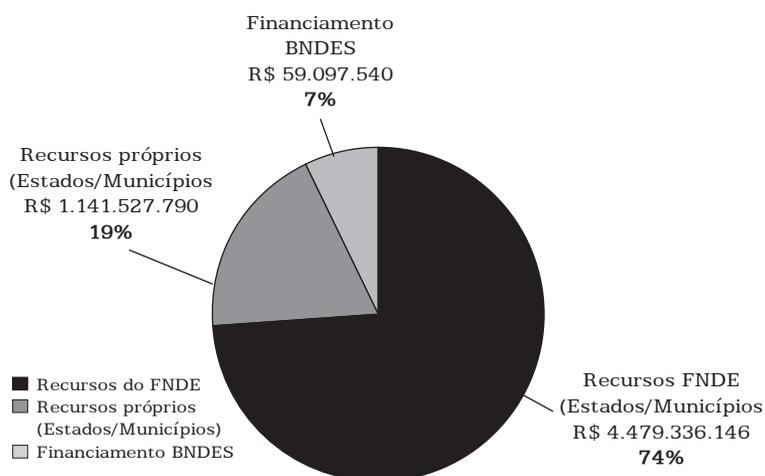
**Gráfico 2 – Evolução da Execução Financeira do Caminho da Escola**

Fonte: Portal de Simec/Painel de indicadores – 2012.

Os Estados e Municípios podem participar do Caminho da Escola de três maneiras:

- 1) Com recursos próprios advindos do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb); do Salário-Educação, contribuição de 2,5% sobre a remuneração paga aos segurados empregados; e dos demais recursos dos 25% de impostos e de contribuições vinculados à educação, fontes de recursos detalhadas por Amaral (2012).
- 2) Por transferência direta de recursos do FNDE ao Município ou Estado que preenche o Plano de Ações Articuladas (PAR) e que se obriga a prestar contas depois da execução.

3) Por meio de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O Gráfico 3 demonstra a divisão desses recursos, considerando os tipos de investimentos financeiros.



**Gráfico 3 – Recursos financeiros do Caminho da Escola por Tipo de Investimento**

Fonte: Portal de Simec/Painel de indicadores – 2012.

Com referência aos tipos de investimentos financeiros, verifica-se que o maior volume de recursos, 71%, é proveniente do governo federal, sob a responsabilidade do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Os Estados e Municípios participam com 20% de recursos próprios e o financiamento do BNDES com 9%, demonstrando a importância dada aos programas pelo governo federal.

### Considerações finais

A importância das ações de transporte escolar é reconhecida pelos gestores e estudiosos para garantir o desenvolvimento da educação no País. É evidente que o apoio aos sistemas educacionais não pode se restringir ao financiamento; é necessária a prestação de assistência técnica de qualidade para contribuir não somente com a execução dos recursos de forma adequada, mas também com a organização, a logística de rotas, a forma de atendimento aos estudantes e a educação no trânsito.

Ainda que os recursos federais para os programas sejam fundamentais, a questão da utilização de recursos do próprio sistema e do crédito do BNDES é crucial, pois é muito importante que a trajetória recente de expansão do Pnate e do Caminho da Escola seja mantida nos próximos anos, considerando que as ações beneficiam diretamente o acesso e a permanência de estudantes nos espaços escolares, contribuindo para a melhoria do desempenho escolar.

Essa continuidade da expansão dos programas exigirá, obviamente, o crescimento do montante de recursos, portanto, é necessário que as fontes

de recursos continuem diversificadas, permitindo sua realocação conforme as necessidades derivadas das ações.

Verificou-se neste artigo que, ao longo de dez anos, houve uma evolução na cobertura de atendimento da ação de transporte escolar, em benefício dos Municípios, com o aumento de novas fontes de recursos sendo agregadas aos programas. A principal transformação no uso desses recursos, como observado, foi a passagem do atendimento do ensino fundamental para a educação básica, com a inclusão de estudantes da educação infantil e do ensino médio, vinculada ao desempenho do Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE).

Para os próximos anos, de acordo com a análise das informações, a tendência de aumento de recursos pode se manter, todavia, o OGU não deve ser visto como a única fonte de recursos para os programas, considerando suas limitações e imposições. Nesse sentido, é necessário que os gestores educacionais adotem medidas e verifiquem a possibilidade de aumentar a utilização de outras fontes de recursos, como o Fundeb e o Salário-Educação, além de manter o controle e o acompanhamento das ações como prática permanente.

Concluindo, parece bem definida a opção do governo federal de priorizar a destinação de recursos para os programas de transporte escolar e a manutenção e aumento das fontes de recursos, considerando a existência de estrutura orçamentária organizada e contínua que subsidia os programas.

---

### Referências bibliográficas

AMARAL, Nelson C. do. *Para compreender o financiamento da educação básica no Brasil*. Brasília, DF: Liber Livro, 2012.

AKKARI, Abdeljalli. *Internacionalização das políticas educacionais: transformações e desafios*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. 292 p. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e base da Educação Nacional. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 23 dez. 1996. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19394.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (Pnate). *Diário Oficial da União*,

Brasília, DF, 11 jun. 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: 24 nov. 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). *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 22 jun. 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11494.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11494.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 10.407, de 10 de janeiro de 2002. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2002. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10407.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10407.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 10.640, de 14 de janeiro de 2003. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2003. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 15 jan. 2003. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/L10.640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.640.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 10.837, de 16 de janeiro de 2004. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2004. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 19 jan. 2004. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/l10.837.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.837.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 11.306, de 16 de maio de 2006. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2006. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 17 maio 2006. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Lei/L11306.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11306.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 11.451, de 7 de fevereiro de 2007. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2007. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 8 fev. 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Lei/L11451.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11451.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 11.647, de 24 de março de 2008. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2008. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 24 mar. 2008. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/Lei/L11647.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/Lei/L11647.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 11.897, de 30 de dezembro de 2008. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2009. *Diário*

*Oficial da União*, Brasília, DF, 31 dez. 2008. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2008/lei/111897.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111897.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 12.214, de 26 de janeiro de 2010. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2010. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 27 jan. 2010. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/Lei/L12214.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/Lei/L12214.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 12.381, de 9 de fevereiro de 2011. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2011. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 10 fev. 2011. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12381.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12381.htm)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Lei nº 12.595, de 19 de janeiro de 2012. Estima a receita e fixa a despesa da União para o exercício financeiro de 2012. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 20 jan. 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12595.HTM](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12595.HTM)>. Acesso em: 24 nov. 2013.

BRASIL. Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007. Cria o Programa Caminho da Escola. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 04 abr. 2007. Disponível em: <[https://www.fnde.gov.br/fndelegis/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&sgl\\_tipo=RES&num\\_ato=00000003&seq\\_ato=000&vlr\\_ano=2007&sgl\\_orgao=CD/FNDE/MEC](https://www.fnde.gov.br/fndelegis/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&sgl_tipo=RES&num_ato=00000003&seq_ato=000&vlr_ano=2007&sgl_orgao=CD/FNDE/MEC)>. Acesso em: 5 dez. 2013.

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). *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 18 mar. 2011. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolar-legislacao>>. Acesso em: 5 dez. 2013.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep). *Censo educacional de 2012*. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/basica-censo>>. Acesso em: 5 dez. 2013.

BRASIL. *Relatório de gestão do FNDE – 2013*. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/fnde/institucional/relatorios/relatorios-de-gestao>>. Acesso em: 2 dez. 2013.

FARAH, Moisés Francisco. Políticas públicas e desenvolvimento local. In: SILVA, Cristian (Org.). *Orçamento público e gestão governamental*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012. p. 39-67.

MARTINS, Paulo de Sena. *Fundeb, federalismo e regime de colaboração*. Campinas: Autores Associados, 2011.

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

---

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

Recebido em 17 de dezembro de 2013.

Aprovado em 30 de julho de 2014.