

**PERSISTENT CHALLENGES: School Transportation in Ceará****Resumo**

O texto analisa a política de transporte escolar no Ceará, destacando sua importância para garantir o acesso e a permanência de estudantes, especialmente em áreas rurais. Apesar de avanços institucionais, como a criação de programas e sistemas de gestão, persistem desafios significativos relacionados à infraestrutura, gestão e financiamento. Os dados revelam um cenário preocupante: cerca de 70% dos veículos escolares não estão autorizados a transportar estudantes, comprometendo a segurança e a qualidade do serviço. Além disso, em diversos municípios não há nenhum veículo em condições adequadas. Problemas também são identificados na gestão, como o uso insuficiente do sistema SETE, e na baixa adesão a convênios entre estado e municípios, o que gera custos adicionais e ineficiência. Outro ponto crítico é a insuficiência de veículos próprios, levando à terceirização e até quarteirização do serviço, prática considerada irregular e prejudicial à qualidade. Soma-se a isso a baixa atratividade econômica para motoristas, dificultando investimentos em veículos melhores. O estudo infere que é necessário fortalecer o regime de colaboração entre entes federativos, ampliar recursos, melhorar a fiscalização, investir em tecnologia e renovar a frota. Também destaca a urgência de valorizar profissionais e aprimorar processos licitatórios, visando garantir um transporte escolar seguro e eficiente, essencial para assegurar o direito à educação.

**Palavras-chave:** Transporte Escolar; Qualidade veicular; Segurança dos Estudantes.

**Abstract**

*This text analyzes school transportation policy in Ceará, highlighting its importance in guaranteeing access to and retention of students, especially in rural areas. Despite institutional advancements, such as the creation of programs and management systems, significant challenges related to infrastructure, management, and financing persist. The data reveal a worrying scenario: approximately 70% of school vehicles are not authorized to transport students, compromising the safety and quality of the service. Furthermore, in several municipalities, there are no vehicles in adequate condition. Problems are also identified in management, such as the insufficient use of the SETE system and low participation in agreements between the state and municipalities, which generates additional costs and inefficiency. Another critical point is the insufficient number of state-owned vehicles, leading to outsourcing and even subcontracting of the service, a practice considered irregular and detrimental to quality. Added to this is the low economic attractiveness for drivers, hindering investments in better vehicles. The study infers that it is necessary to strengthen the collaborative regime between federative entities, expand resources, improve oversight, invest in technology, and renew the fleet. It also highlights the urgency of valuing professionals and improving bidding processes, aiming to guarantee safe and efficient school transportation, essential for the right to education.*

**Keywords:** School Transportation; Vehicle Quality; Student Safety

## 1 INTRODUÇÃO

A política de transporte escolar no Brasil configura-se como uma ação fundamental para garantir o acesso e a permanência de milhões de estudantes residentes em áreas rurais, ribeirinhas e de difícil acesso. Considerando as dimensões territoriais do país, a implementação dessa política representa um desafio contínuo para a efetivação do direito à educação, realidade que também se reproduz nos estados.

No Ceará, esse desafio se intensifica em razão da combinação entre a ampla extensão territorial (148.825 km<sup>2</sup>) e o expressivo contingente populacional residente em áreas rurais. De acordo com dados do IBGE e da Nota Técnica nº 88/2026 do Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (Ipece), a população rural do estado atingiu 2.032.839 pessoas em 2022, correspondendo à terceira maior população rural do país. Esse quantitativo representa 23,11% da população estadual e 7,95% da população rural brasileira (Ipece, 2026).

Além das limitações estruturais, dados recentes evidenciam fragilidades na execução desta política pública. Em março de 2026, o Ministério Público do Estado do Ceará disponibilizou um painel digital de monitoramento do transporte escolar, no qual se observa que 70% dos veículos cadastrados não possuíam autorização para transportar estudantes. Ademais, em 45 municípios, nenhum veículo encontrava-se em condições adequadas para a prestação do serviço.

No que se refere à gestão, informações do Sistema de Gestão do Transporte Escolar (SETE), desenvolvido pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), indicam que 91,85% dos municípios cearenses realizaram a instalação do sistema. Contudo, dos 184 municípios, 169 instalaram o sistema. Desses, 23 não o utilizam. Além disso, 15 municípios sequer realizaram a instalação. Isso resulta em 20,6% dos municípios sem uso de uma ferramenta considerada essencial para o planejamento e a gestão do transporte escolar (FNDE, 2026).

Diante desse cenário, evidencia-se a necessidade de aprofundar o debate sobre a política de transporte

escolar no estado. Assim, o presente artigo tem como objetivo discutir os principais desafios e as possibilidades que se colocam para o aprimoramento dessa política pública no Ceará com foco na qualidade dos veículos utilizados para a execução do serviço de transporte escolar.

O estudo contribui para o debate ao articular dados empíricos recentes com a discussão sobre regime de colaboração e qualidade da política pública.

## 2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Pensar a política de transporte escolar no Ceará implica, necessariamente, compreender seu percurso histórico enquanto direito social. No Brasil, observa-se que as cartas constitucionais anteriores a Constituição Federal de 1988 silenciaram sobre o tema, em um contexto no qual o país era predominantemente agrário. Apenas a partir de 1961 surgem as primeiras menções à temática, sendo a Constituição de 1988 o marco que consolida o transporte escolar como dever do Estado. Em perspectiva comparada, verifica-se que, em países europeus como o Reino Unido, essa responsabilidade já se encontrava institucionalizada desde a Lei de Educação de 1944, que atribuía às autoridades locais o dever de garantir que crianças de até 16 anos pudessem se deslocar até a escola mais próxima de sua residência (Van Ristell *et al.*, 2013).

No ordenamento jurídico brasileiro, a Constituição Federal, o Estatuto da Criança e do Adolescente e normativas estaduais, como a portaria de matrícula da rede estadual do Ceará, reafirmam o direito à educação articulado à garantia de acesso, incluindo a oferta de vagas em unidades próximas à residência dos estudantes. Nesse sentido, a efetivação desse direito não se limita à matrícula, mas depende de condições concretas de acesso e permanência, como destaca Vieira (2007).

A literatura especializada reforça que o transporte escolar constitui elemento estruturante das políticas educacionais, sobretudo em contextos de desigualdade territorial. De acordo com Pergher (2014), essa política envolve complexas relações intergovernamentais, especialmente no que se refere

à definição de responsabilidades e ao financiamento. Em consonância com essa análise, Queiroz (2025) aponta fragilidades estruturais na política de transporte escolar relacionadas à gestão, ao financiamento e ao regime de colaboração entre os entes federativos. O autor ressalta que a política de transporte escolar enfrenta problemas como insuficiência de recursos, precariedade da infraestrutura e dificuldades no regime de colaboração, comprometendo o acesso e a permanência dos estudantes, especialmente em áreas rurais (Queiroz, 2025).

Essa discussão também dialoga com estudos que evidenciam o papel do transporte escolar como política suplementar indispensável à garantia do direito à educação. Farenzena (2018) destaca que tais políticas integram o financiamento educacional e são essenciais para assegurar o acesso dos estudantes. Nessa mesma direção, evidências internacionais apontam que barreiras como distância e ausência de transporte adequado permanecem como obstáculos significativos à participação escolar (Burnett, 2011). No contexto brasileiro, dados do Inep (2019) indicam que o deslocamento dos estudantes impacta diretamente tanto a frequência quanto o desempenho escolar.

Por fim, cabe ressaltar que a política de transporte escolar também envolve a corresponsabilidade da família, conforme previsto na Constituição Federal de 1988. Nesse aspecto, estudos internacionais apontam a importância da participação familiar na garantia de um deslocamento seguro dos estudantes. Conforme destacado por Van Ristell *et al.* (2013), os pais podem contribuir acompanhando as crianças até os pontos de embarque, orientando comportamentos adequados no transporte e incentivando a autonomia dos estudantes no trajeto escolar.

### 3 METODOLOGIA

Este artigo tem como objetivo analisar os desafios que persistem na política de transporte escolar no estado do Ceará a partir da lei de criação do Programa Estadual de Apoio ao Transporte Escolar (Peate), em 2007.

Trata-se de um estudo de abordagem qualitativa, de natureza descritiva e explicativa, com o apoio de dados quantitativos. Quanto aos procedimentos, trata-se de uma pesquisa documental, com a análise de fontes secundárias produzidas por órgãos oficiais.

São analisados documentos institucionais, relatórios técnicos, bases de dados e planilhas referentes à política de transporte escolar no estado do Ceará, incluindo informações do Sistema Eletrônico de Gestão do Transporte Escolar (SETE), do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), do painel de monitoramento do Ministério Público do Estado do Ceará (MPCE) e de notas técnicas elaboradas pelo Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (Ipece), além da legislação correlata.

## 4 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

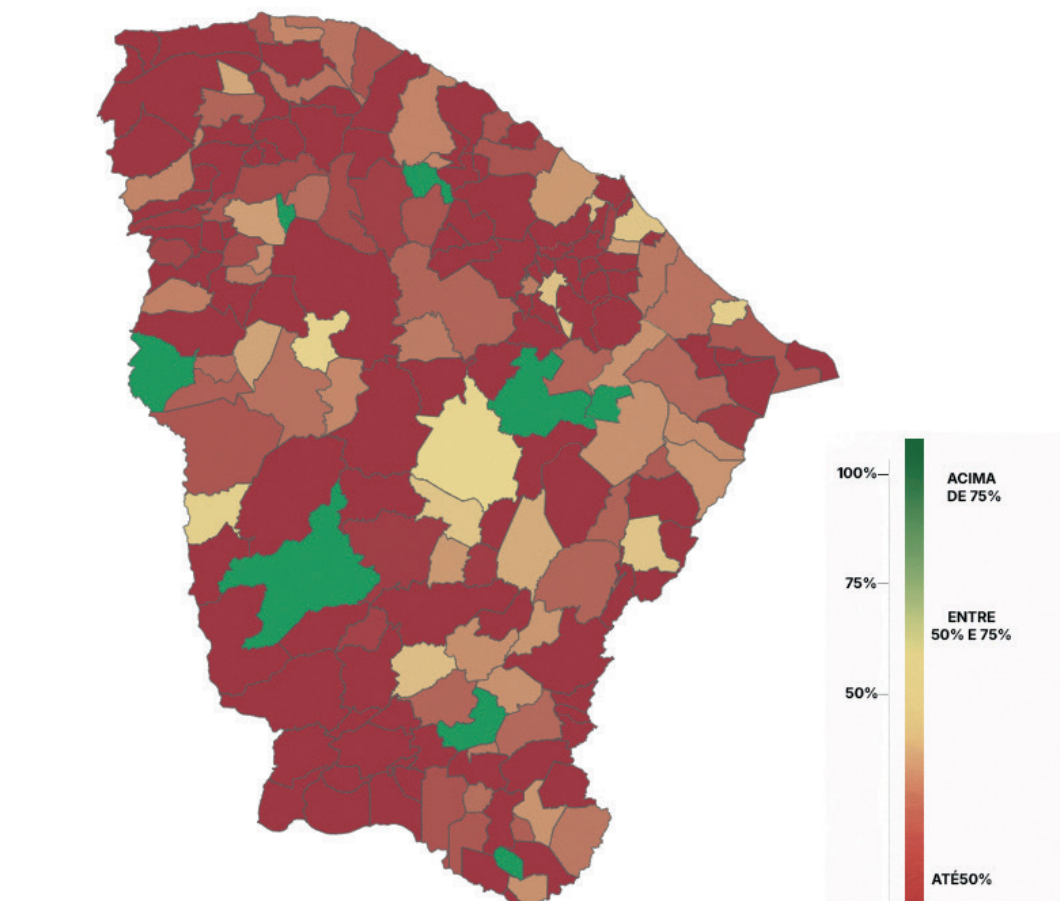
Em 2026, o Ministério Público do Estado do Ceará por meio do Centro de Apoio Operacional da Educação (CAOEDUC) criou um painel digital "BI Transporte Escolar no Ceará", uma ferramenta digital que permite a qualquer cidadão consultar a situação dos veículos que transportam os estudantes dos municípios. Este artigo procura analisar os dados apresentados no painel, cuja última atualização ocorreu em fevereiro de 2026.

Ao analisar os dados apresentados pelo Ministério Público em relação ao transporte escolar no Ceará é preciso compreender a complexidade da tarefa, uma vez que exige um olhar para as várias nuances da política.

Vale ressaltar que os desafios na oferta do serviço não se resumem apenas às condições dos veículos, mas requer um olhar para o percurso histórico, o financiamento, as políticas de transporte em âmbito nacional e estadual, bem como para as condições concretas e os desafios enfrentados no dia a dia, que perpassam pela condição das estradas, dos veículos, das condições trabalhistas de motoristas e de tantos outros fatores.

A figura 1 mostra como se encontra a condição dos veículos em relação à autorização para transportar os estudantes.

**Figura 1** – Percentual de ônibus e micro-ônibus autorizados por município



Fonte: MPCE, 2025

O mapa mostra que a maior parte dos municípios cearenses se encontra com um percentual muito baixo de veículos autorizados a transportar estudantes, o que reflete de forma direta na qualidade e na segurança dos veículos utilizados para o transporte.

O dado mais alarmante aponta que 70% dos veículos não estão autorizados a transportar estudantes, ou seja, dos 6.934 veículos declarados, a grande maioria apresenta problemas na vistoria, com prazo vencido

ou com pendências administrativas, totalizando 4.860 veículos escolares.

O relatório também aponta que, do total, apenas 2.074 veículos (30%) estão autorizados a transportar estudantes.

Se a análise for realizada por município, apenas oito deles possuem acima de 75% da quantidade de veículos aptos para transportar estudantes, como mostra o Quadro 1.

Quadro 1 – Percentual de Municípios com mais de 75% de veículos com autorização para transportar estudantes

| Município     | % de veículos Autorizados | % de veículos não autorizados |
|---------------|---------------------------|-------------------------------|
| Itapajé       | 97%                       | 3%                            |
| Groairas      | 92%                       | 8%                            |
| Porteiras     | 91%                       | 9%                            |
| Várzea Alegre | 85%                       | 15%                           |
| Poranga       | 82%                       | 18%                           |
| Tauá          | 80%                       | 20%                           |
| Quixadá       | 76%                       | 24%                           |
| Ibicuitinga   | 75%                       | 25%                           |

Fonte: MPCE

O quadro demonstra que o município de Itapajé possui o maior percentual de veículos autorizados a transportar estudantes, seguido dos municípios de Groairas (92%) e de Porteiras (91%).

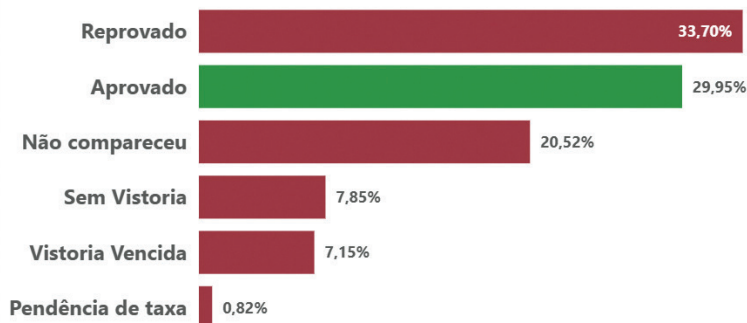
Os dados revelam um quadro preocupante, uma vez que, para garantir qualidade, segurança, pontualidade e assiduidade, todos os veículos, conforme o Código de Trânsito Brasileiro, precisam estar autorizados semestralmente para exercer o serviço.

As informações referentes aos municípios do Estado do Ceará apontam que em 45 deles, mesmo com frota escolar declarada, nenhum veículo está em condições de transportar estudantes. São eles:

Aiuaba, Altaneira, Apuiarés, Assaré, Baixo, Barro, Bela Cruz, Campos Sales, Camocim, Capistrano, Caridade, Chaval, Ereré, Farias Brito, Graça, Granja, Guaiúba, Guaraciaba do Norte, Ipu, Ipueiras, Itaíçaba, Jardim, Meruoca, Miraíma, Missão Velha, Moraújo, Nova Olinda, Pacoti, Pacujá, Palmácia, Parambu, Paramoti, Pedra Branca, Penaforte, Pereiro, Pindoretama, Potiretama, Quiterianópolis, Saboeiro, Santana do Cariri, São Benedito, São Luís do Curu, Tarrafas, Umari e Umirim (MPCE, 2026), ou seja, 24,4% dos municípios cearenses não possuem nenhum veículo autorizado a transportar estudantes.

O gráfico 1 apresenta dados relativos às vistorias realizadas nos veículos.

Gráfico 1 – Resultado da Vistoria



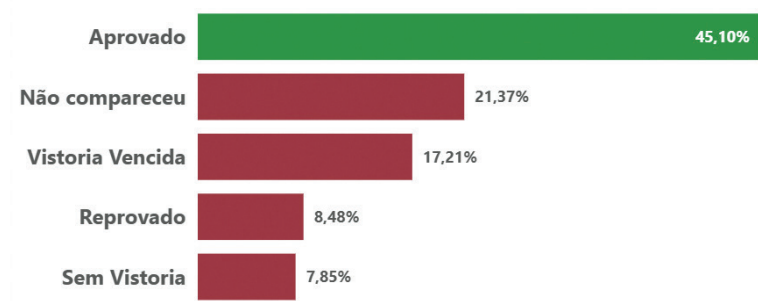
Fonte: MPCE

O maior percentual (33,70%) é de veículos que foram reprovados no processo de vistoria, indicando que estes não atenderam às exigências. Um percentual significativo (20,52%) não compareceu, evidenciando que estes também transportam sem autorização, ficando o menor percentual com pendências de taxas. Do total de veículos existentes, apenas 29,95%

foram aprovados na vistoria, o que significa que, de cada 10 alunos transportados, apenas três deles são em veículos certificados pelo Departamento Estadual de Trânsito.

Outro dado importante a ser observado é a quantidade de motoristas que participaram das vistorias.

Gráfico 2 – Resultado da Vistoria – Motorista



Fonte: MPCE

O gráfico indica que 54,90% dos motoristas de transporte escolar não estão aptos, uma vez que ou não compareceram ou estão com vistoria vencida, reprovados ou sem vistoria. Isso significa que menos da metade dos motoristas envolvidos atuando no transporte escolar estão habilitados para a realização do serviço.

Outro desafio persistente é apresentado no painel de monitoramento do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), que indica o quantitativo de municípios que possuem o Sistema SETE instalado.

No Ceará, 169 (91,85%) municípios instalaram o Sistema SETE e 15 não o instalaram; no entanto, 23 dos municípios que instalaram não fizeram uso até a presente data. Dessa forma, dos 184 municípios cearenses, 20,6% dos municípios não utilizam o sistema de gestão do transporte escolar, um importante instrumento de planejamento, monitoramento e tomada de decisão em relação ao transporte escolar.

O Quadro 2 apresenta a relação dos 15 municípios que não instalaram o Sistema SETE.

Quadro 2 – Lista de municípios que não instalaram o SETE no Ceará

| Município          | Sete Instalado? |
|--------------------|-----------------|
| Acopiara           | Não             |
| Banabuiú           | Não             |
| Camocim            | Não             |
| Canindé            | Não             |
| Frecheirinha       | Não             |
| Granja             | Não             |
| Ibicuitinga        | Não             |
| Jati               | Não             |
| Maranguape         | Não             |
| Mucambo            | Não             |
| Porteiras          | Não             |
| Quiterianópolis    | Não             |
| São Benedito       | Não             |
| Senador Sá         | Não             |
| Tabuleiro do Norte | Não             |

Fonte: FNDE

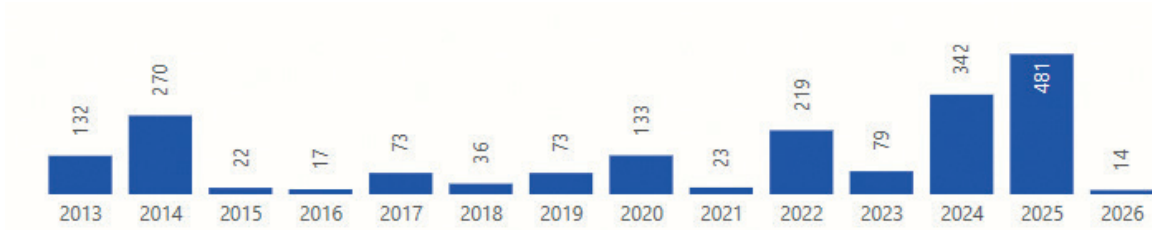
É importante observar que, conforme a Resolução CD/FNDE nº 20/2023 e a Resolução nº 2/2024 (PAR),

os municípios que não utilizam ou não alimentam regularmente o Sistema Eletrônico de Gestão do

Transporte Escolar (SETE) tornam-se inelegíveis para o recebimento de ônibus do Programa Caminho da Escola, por meio de transferência voluntária do FNDE.

Sobre a entrega de veículos do Programa Caminho da Escola, criado em 2007, o Gráfico 3 apresenta a quantidade de veículos distribuídos ao longo do período 2013 – 2025 no estado do Ceará.

Gráfico 3 – Veículos do Caminho da Escola Adquiridos por Ano



Fonte: FNDE

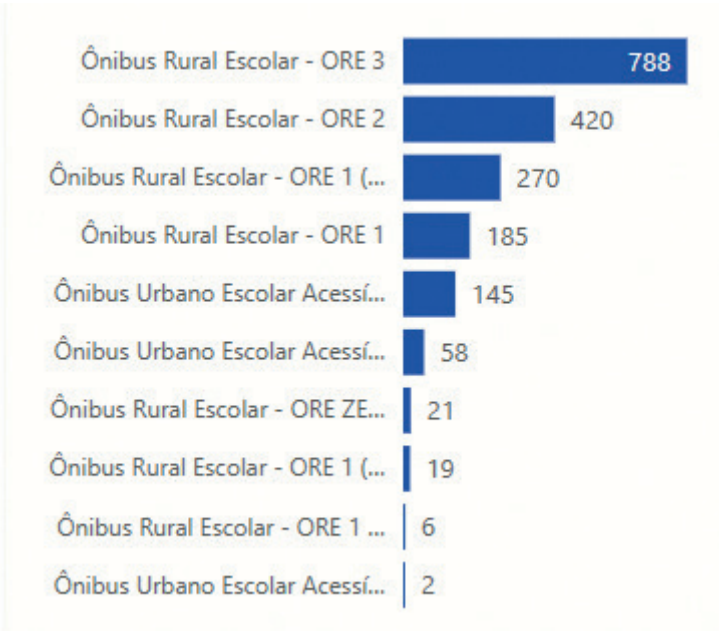
O gráfico mostra que, ao longo do período de 14 anos, foram adquiridos 1.914 veículos, com uma média de 136,7 veículos por ano, que representa uma média de 0,74 veículos por município a cada ano. No entanto, chama a atenção dos anos de 2014, 2022, 2024 e 2025, em que são adquiridos mais de 200 ônibus, assim com os anos de 2015, 2016 e 2021, em que menos de 25 ônibus foram adquiridos.

Dos 1.914 ônibus, apenas 6 foram adquiridos pela Secretaria da Educação do Estado, 1.908 pelos entes municipais.

Considerando a região Nordeste, que adquiriu 17.662 veículos no mesmo período e que tem 1.794 municípios, teve uma média de 9,8 veículos por município, ou seja, uma média 13,9 vezes menor quando comparada ao Ceará. Praticamente foi entregue uma média de 0,7 veículo por município do Nordeste a cada ano em pouco mais de uma década. E, considerando que esses veículos têm vida útil de 10 anos, os dados mostram a insuficiência do programa para atender as reais necessidades dos municípios e estados.

O Gráfico 4 apresenta as quantidades de veículos adquiridos no período considerado os modelos.

Gráfico 4 – Quantidade de Veículos por Tipo



Fonte: FNDE

O gráfico mostra que o modelo Ônibus Rural Escolar ORE 3 foi o mais comprado, enquanto o Ônibus Urbano Escolar Acessível – Onurea Piso Baixo foi o menos comprado, o que evidencia os desafios do atendimento de transporte escolar acessível.

Um dos fatores explicativos de o ORE 3 ser o mais comprado se dá por ser o veículo com maior capacidade de transporte de estudantes, podendo transportar 59 estudantes, seguido do ORE 2, que pode transportar 44 estudantes.

Outro ponto relevante trata do Ônibus Escolar Rural – ORE 0 (4x4), que teve uma quantidade baixa de aquisição, com apenas 21 unidades, uma vez que é o modelo utilizado para substituir o pau de arara.

Dessa forma, os dados revelam que, embora tenha havido uma maior compra de veículos nos anos de 2024 e 2025, pela quantidade de municípios e pelos desafios enfrentados na oferta do serviço, a quantidade ainda se mostra insuficiente para dar conta da qualidade do serviço.

Outro ponto relevante na discussão acerca da qualidade dos veículos trata da forma de contratação. Como os estados e municípios não dispõem de quantidade suficiente de veículos próprios, há a necessidade de contratação de empresas terceirizadas para a execução dos serviços. No entanto, na prática, essas empresas também não dispõem de veículos suficientes e fazem o processo de terceirização da terceirização, caracterizando-se como quarteirização, conforme aponta Queiroz (2025, p. 209):

[...] a quarteirização não apenas compromete a eficiência e a economicidade, mas também viola direitos educacionais ao expor os estudantes a condições inadequadas de transporte, exigindo maior rigor na fiscalização e revisão dos processos licitatórios para alinhar práticas à legislação vigente.

Essa prática é vista pelo Tribunal de Contas do Estado do Ceará como irregular, conforme aponta Queiroz (2025):

A subcontratação, na verdade, é uma prática que é irregular. [...] Então, a partir do momento que uma empresa ganha a licitação e ela transfere toda a execução do serviço para terceiros, há aí uma burla àquele procedimento licitatório

que foi feito. Então, o que a legislação permite é que haja uma subcontratação, mas no nível mínimo. Seria uma parcela mínima do contrato que poderia ser subcontratada. Mas, na prática, nós vemos exatamente o oposto. É que uma empresa ganha a licitação, mas que a execução é praticamente totalmente subcontratada. Isso é uma irregularidade grave que o Tribunal já tem atuado. [...] É uma prática que realmente tem que ser combatida (Representante Tribunal de Contas do Ceará).

Em 2024, o próprio Tribunal de Contas do Estado do Ceará emitiu orientação aos municípios para que a licitação para execução do transporte escolar fosse dividida em lotes, possibilitando a contratação de pessoas físicas ou jurídicas para a execução de rotas específicas. A orientação dada pelo TCE tem o objetivo de evitar que apenas uma empresa ganhe o processo licitatório e, não tendo veículos próprios suficientes, faça a terceirização da terceirização, caracterizada como a quarteirização.

Sobre esse ponto, Queiroz (2025), ao indagar um motorista de transporte escolar sobre o porquê de não poder colocar um veículo melhor na rota, ele apresentou a seguinte justificativa:

Porque, tipo assim, a gente investir 100 mil reais num ônibus bom para ganhar o ganho que a gente ganha, não compensa. Tã entendendo? Não compensa. [...] Para mim mesmo, se a empresa chegasse para mim hoje aqui, olha, eu vou ter que colocar, você vai ter que comprar um ônibus melhor. Não, meu patrão, está aqui sua rota. [...] Não teria condição e nem botaria. Por que eu não vou comprar um carro de R\$100.000 para ganhar R\$6.000. Não sou doido. [...] Meu veículo eu comprei por R\$ 40.000. (Motorista de Transporte Escolar)

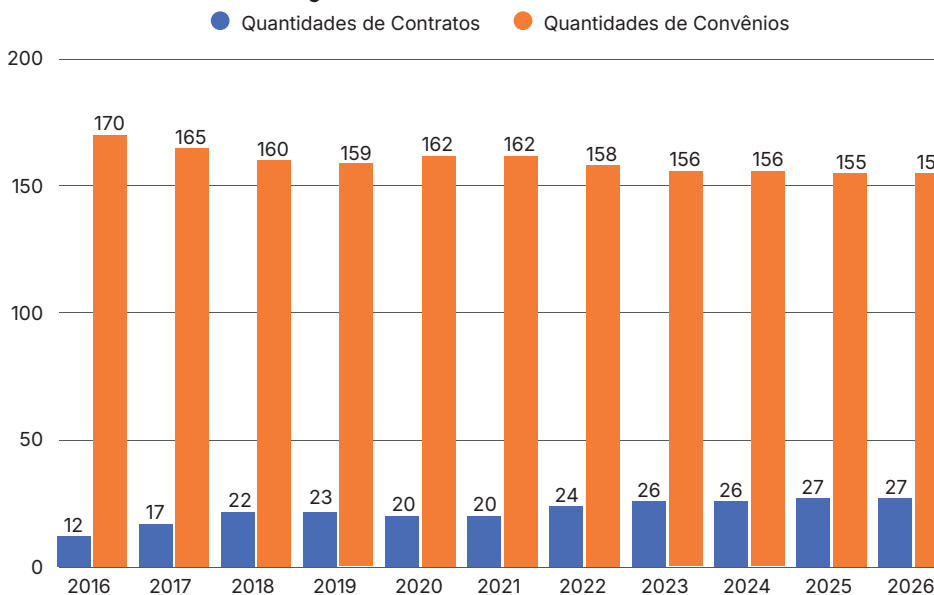
O contexto revela que os valores recebidos por prestadores de serviços quarteirizados dificultam a melhoria da qualidade do transporte escolar.

Outro ponto preponderante para a melhoria da política de transporte escolar é o fortalecimento do regime de colaboração entre estado e municípios, no que se refere ao transporte escolar de alunos da rede estadual. Importante destacar que desde 2004, quando é criado o PNATE, o Estado do Ceará concebeu um modelo de parceria com os municípios, de modo a que estes transportassem os alunos da rede estadual, mediante adesão e assinatura de Termo de Responsabilidade para repasse de recursos financeiros para a execução da ação.

O Gráfico 4 mostra que a quantidade de municípios que não assinaram o termo de adesão para o transporte escolar de alunos da rede estadual,

mesmo com os esforços de melhoria empreendidos pela Secretaria de Educação no que diz respeito ao aumento dos repasses financeiros.

**Gráfico 5 – Quantidade de contratos e convênios**



Fonte: Queiroz, 2025

O Ceará tinha, em 2016, 12 municípios que se recusaram a aderir ao Termo de Responsabilidade e, em 2026, chega a 27 municípios. Essa recusa representa mais custos para a rede estadual, já que ela vai realizar a oferta do serviço de forma individual. Os municípios também são penalizados com custos adicionais já que também ofertarão o serviço de forma individual, fazendo com que, em muitos casos, uma rota que poderia ser mista acabe sendo atendida por dois veículos, um de cada ente federado, quando apenas um poderia transportar os mesmos estudantes.

Em 2024, o valor correspondente aos 26 municípios que não assinaram o convênio representava 29,7% de todo o recurso da política de transporte escolar da rede estadual do Ceará (Queiroz, 2025). Consequentemente, os municípios também passaram a ter um custo adicional ao ofertar rotas de maneira individual. Esse custo adicional, por falta de acordo de cooperação entre estado e município, poderia representar a aquisição de centenas de veículos escolares ao longo da última década.

Outro ponto relevante para a compreensão do cenário, apontado por Queiroz (2025), refere-se à **relativização dos problemas**. Nesse contexto, as regionais de ensino acumulam a função de fiscalizar e, ao mesmo tempo, de atuar na articulação para a assinatura do Termo de Responsabilidade do transporte escolar. Essa dupla atribuição cria uma linha tênue na qual, muitas vezes, em nome da manutenção de uma boa relação institucional, os problemas tendem a ser relativizados, o que contribui para o agravamento do cenário apresentado. Soma-se a isso a existência de uma cultura de naturalização, por parte de algumas comunidades, da ausência de transporte escolar em períodos chuvosos, o que também contribui para a perpetuação das dificuldades.

Conforme aponta Queiroz (2025), em fala de coordenadores regionais de ensino:

A gente tem o SIGE de transporte, onde é para que todas as questões de transporte sejam registradas lá. Eu confesso que, na prática, não roda muito bem, às vezes, no município, principalmente onde a gente tem o termo de referência, porque quase sempre o município se ressentia quando a gente faz o registro no sistema, gera ali um certo melindre. Então, na

prática, a gente acaba não... as escolas não querem fazer, não querem gerar ali nenhum ruído, então a gente utiliza muito mais essa comunicação interna do que, às vezes, o próprio sistema. O que é muito ruim, porque não gera o dado para o monitoramento da política, então pode gerar um falso positivo. Mas essa, pelo menos, é uma realidade nossa, que agora a gente só tenha um município, acho que umas duas ou três vezes a gente fez algum registro no sistema, porque eles também são notificados e isso gera ali um certo ruído. (Coordenador de Crede, entrevista)

Ponto reforçado por outro coordenador regional:

É uma relação complexa. Por que? Porque nós fazemos dois papéis diferentes nesse processo dessa relação institucional. A cada início de ano nós somos responsáveis por negociar o termo de responsabilidade que o município vai assinar onde ele se compromete ali a realizar o transporte escolar dos alunos do ensino médio. Ao mesmo tempo nós somos responsáveis por fiscalizar esse serviço, ou seja, quem negocia o termo de responsabilidade diretamente com o prefeito e a prefeita, no primeiro momento são os Coordenadores de Crede e também somos nós através da Célula de Cooperação com os Municípios que somos responsáveis por fiscalizar esse mesmo serviço. **Então, isso acaba por se tornar uma relação muito tensa onde a linha de atuação é muito tênue. Por que? Porque a depender de como é que nós lidamos com esse processo de fiscalização nós podemos comprometer a negociação pro ano seguinte, então essa relação ela acaba sendo dúbia porque nós sabemos que nós precisamos fiscalizar e fazemos essa fiscalização, no entanto, a forma como a gente lida com essa fiscalização ela tem que ter aí uma postura muito mediadora e conciliadora dos usuários a fim de não comprometer a negociação no ano seguinte.** (Coordenador de Crede, grifo nosso)

Sobre a naturalização da ausência de transporte escolar por parte das comunidades, Queiroz (2025, p. 292) aponta que:

Há, em muitas localidades, a recorrência anual e histórica de períodos de impossibilidade de acesso à escola na quadra chuvosa. Impossibilidades que são tratadas de forma natural e já incorporadas na cultura por estudantes e gestores, perpetuando um ciclo de acomodação e aceitação

Os elementos apresentados reforçam a necessidade de um olhar atento e urgente para o aprimoramento da política de transporte escolar.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dados evidenciam um cenário crítico e estruturalmente complexo relacionado à qualidade dos veículos de transporte escolar no Ceará. Se,

por um lado, estado e municípios não dispõem de veículos próprios em quantidade suficiente, por outro, as empresas também não possuem quantidade suficiente de veículos para assumir as licitações e contratações que participam, culminando na quarteirização do serviço, o que resulta na falta de qualificação da frota, com consequente desvalorização da carreira de motorista.

Os dados revelam que o Programa Caminho da Escola se mostra insuficiente para enfrentar o desafio, entregando, em média, 0,7 ônibus para cada município do Nordeste nos últimos 14 anos e 0,74 veículos em média para o Ceará no mesmo período.

Além da quarteirização, ainda não se tem um processo de adesão dos municípios em fazer contratações por lotes, evitando que uma única empresa ganhe e quarteirize o serviço.

Para além desses aspectos, os desafios identificados não se limitam aos aspectos estruturais e operacionais da política, mas envolvem também dimensões institucionais e culturais. A sobreposição de funções das instâncias regionais, que atuam simultaneamente na mediação junto aos municípios e na fiscalização do serviço, tende a produzir uma relativização dos problemas, fragilizando os mecanismos de controle e o registro sistemático das ocorrências. Soma-se a isso a naturalização, em algumas comunidades, da ausência de transporte escolar em períodos chuvosos, o que contribui para a perpetuação de situações que comprometem o acesso e a permanência dos estudantes. Esses elementos reforçam a necessidade de aprimorar os processos de gestão, monitoramento e definição de responsabilidades, de modo a enfrentar de forma mais efetiva as fragilidades da política.

Diante dos dados, todo esse processo histórico culminou no cenário apresentado pelo Ministério Público, em que 70% dos veículos de transporte escolar no Ceará não estão autorizados a transportar estudantes, sendo ainda mais grave o fato de que, em 45 municípios, não há sequer um veículo autorizado para o transporte escolar.

Os problemas também revelam que soluções podem estar disponíveis e atuar de forma a mitigar

alguns dos desafios. Algumas das soluções a serem acionadas consistem em: a) fortalecimento do regime de colaboração, b) aumento de recursos financeiros, c) investimento em tecnologia e sistemas de acompanhamento e monitoramento, d) aquisição de veículos, e) realização de licitações para contratação dos serviços por lote, f) valorização de motoristas e monitores, g) programas robustos de formação, h) melhoria de estradas e, sobretudo, i) não relativização dos problemas por gestores e comunidades, j) compromisso genuíno de governos e dos executores na melhoria da política de transporte escolar em todos os níveis.

Os números revelam não apenas um quadro preocupante, que se relaciona à qualidade e segurança no transporte escolar no Ceará, mas também ao direito à educação de qualidade, que pode ser afetado não apenas no acesso e permanência, mas na qualidade, segurança, assiduidade e pontualidade do transporte escolar.

Os dados do painel do MPCE indicam falhas sistemáticas de vistoria, baixa regularização e ausência de controle operacional. Melhorar esse serviço é urgente e necessário.

## REFERÊNCIAS

**BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Acompanhamento do SETE** [s.d.]. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojYWJmZmFmYjEYjRlYSooNjI4LWl3OGYtZDMwMjEzYWZhZTcwIiwidCI6ImNmODQ1NGQzLWUwMTItNGE5ZC05NWl3LTcwYmRiNmY0NTIktNSJg>. Acesso em: 15 abr. 2026.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **Resolução CD/FNDE nº 20, de 2023**. Brasília, DF: FNDE, 2023.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **Resolução nº 2, de 2024 (PAR)**. Brasília, DF: FNDE, 2024.

**BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Sistema Eletrônico de Gestão do Transporte Escolar (SETE).** Brasília, DF: FNDE, [s.d.]. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/programas/transporte-escolar/sete>. Acesso em: 14 abr. 2026.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). **Panorama da educação básica no Brasil**. Brasília, DF: INEP, 2019.

BURNETT, Nicholas. **Education for all: global monitoring report**. Paris: UNESCO, 2011.

**CEARÁ. Ministério Público do Estado do Ceará (MPCE).** *Painel de monitoramento do transporte escolar.* [s.l.: s.n.], [s.d.]. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoizWM5ZWQ3MjAtYjYwYjY0NDUyZjxLTlhNWmtMzgyZWU5MmQoZTQ3IiwidCI6Ijg3NmIzNjZmLWE1NjktNGQ4NjIiMGNhLWMoYjU2MjJlZTlmMSJ9>. Acesso em: 14 abr. 2026.

FARENZENA, Nalú. **Financiamento da educação básica no Brasil**. Porto Alegre: UFRGS, 2018.

**INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ (IPECE). Nota técnica nº 88:** *construção e validação do índice de ruralidade*. Fortaleza: IPECE, 2026. Disponível em: [https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2026/02/NT\\_88.pdf](https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2026/02/NT_88.pdf). Acesso em: 14 abr. 2026.

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

QUEIROZ, Paulo Alexandre Sousa. **Política de transporte escolar e regime de colaboração:** *um estudo de caso em municípios cearenses*. 2025. Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2025.

VAN RISTELL, Jessica; ENOCH, Marcus; QUDDUS, Mohammed; HARDY, Peter. **Expert perspectives on the role of the bus in school travel**. Municipal Engineer, London: ICE Publishing, v. 166, n. ME1, p. 53–58, mar. 2013. DOI: <http://dx.doi.org/10.1680/muen.11.00041>

VIEIRA, Sofia Lerche. **Política educacional no Brasil:** *introdução histórica*. Brasília, DF: Liber Livro, 2007.