

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO
MESTRADO ACADÊMICO EM EDUCAÇÃO

LUCIANA DE SOUZA BARBOSA

**PRIVATIZAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE
UBERLÂNDIA/MG**

UBERLÂNDIA - MG

2026

LUCIANA DE SOUZA BARBOSA

**PRIVATIZAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE
UBERLÂNDIA/MG**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Educação da Faculdade de Educação da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Educação.

Linha de Pesquisa: Estado, Políticas e Gestão da Educação.

Orientadora: Profa. Dra. Leonice Matilde Richter.

UBERLÂNDIA - MG

2026

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

B238p
2026

Barbosa, Luciana de Souza, 1979-
Privatização do transporte escolar no município de Uberlândia/MG
[recurso eletrônico] / Luciana de Souza Barbosa. -- 2026.

Orientadora: Leonice Matilde Richter.
Dissertação (Mestrado) -- Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-graduação em Educação.
Modo de acesso: Internet.
Disponível em: <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2026.11052>
Inclui bibliografia.
Inclui ilustrações.

1. Educação. I. Richter, Leonice Matilde, 1980-, (Orient.). II.
Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-graduação em
Educação. III. Título.

CDU: 37

André Carlos Francisco
Bibliotecário(a)-Documentalista - CRB-6/3408



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	Educação				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico, 23/2026/976, PPGED				
Data:	Dez de julho de dois mil e vinte e seis	Hora de início:	14:00	Hora de encerramento:	16:00
Matrícula do Discente:	12412EDU032				
Nome do Discente:	LUCIANA DE SOUZA BARBOSA				
Título do Trabalho:	"Processos de Privatização do Transporte Escolar no Município de Uberlândia/MG"				
Área de concentração:	Educação				
Linha de pesquisa:	Estado, Políticas e Gestão da Educação				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	"Processos de Privatização da Gestão da Educação e da Organização do Trabalho Pedagógico"				

Reuniu-se, através da sala virtual RNP (<https://conferenciaweb.rnp.br/sala/leonice-matilde-richter>), da Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Educação, assim composta: Professores Doutores: Luciane Terra dos Santos Garcia - UFRN; Astrogildo Fernandes da Silva Júnior - UFU e Leonice Matilde Richter - UFU, orientador(a) do(a) candidato(a).

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a). Leonice Matilde Richter, apresentou a Comissão Examinadora e o candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovado(a).

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Leonice Matilde Richter, Professor(a) do Magistério Superior**, em 10/07/2026, às 16:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Astrogildo Fernandes da Silva Junior, Professor(a) do Magistério Superior**, em 10/07/2026, às 16:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANE TERRA DOS SANTOS GARCIA, Usuário Externo**, em 03/08/2026, às 16:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **7355805** e o código CRC **7F9D3220**.

AGRADECIMENTOS

A Deus, cuja sabedoria guiou meus passos ao longo desta caminhada acadêmica e renovou minhas forças nos momentos de maior exaustão. Lembrando as palavras do livro de Eclesiastes 7:12: *"Porque a sabedoria serve de defesa, como de defesa serve o dinheiro; mas a excelência do conhecimento é que a sabedoria dá vida ao seu possuidor"*.

À minha orientadora, pelo privilégio da convivência e do aprendizado. Minha profunda admiração à profissional e ao ser humano que confiou em meu potencial e se dedicou imensamente a este trabalho. Mesmo diante de seus inúmeros afazeres, não mediu esforços para me guiar, abdicando frequentemente de seus momentos de descanso e lazer para atender às orientações com extrema paciência e brilhantismo.

Aos ilustres membros da banca examinadora, pelas valiosas contribuições, leitura atenta e rigor técnico compartilhados desde a qualificação, cujos apontamentos foram fundamentais para o aperfeiçoamento desta pesquisa.

Ao meu esposo, Wesley, pelo carinho incondicional, pela paciência estendida e por ser meu porto seguro em cada noite de estudo. Seu apoio foi a base para que eu pudesse chegar até aqui.

Aos meus filhos, Guilherme, Gabriel e Jessica, que são minha maior fonte de inspiração e a razão pela qual busco evoluir a cada dia. Obrigado pela compreensão nos momentos de ausência.

Aos meus pais e à minha irmã, e toda família pelo amor infinito, valores transmitidos e por acreditarem nos meus sonhos desde o princípio.

Aos meus queridos amigos e irmãos na fé, que com orações, palavras de incentivo, abraços sinceros e torcida genuína, deram-me a força necessária para persistir nesta caminhada. A todos que, direta ou indireta mente, tornaram este mestrado possível, a minha gratidão.

RESUMO

Esta pesquisa insere-se na Linha de Pesquisa Estado, Políticas e Gestão da Educação, do Programa de Pós-Graduação em Educação, da Faculdade de Educação da Universidade Federal de Uberlândia, e tem como objeto a política pública de transporte escolar no município de Uberlândia-MG. Partindo da compreensão do transporte escolar como elemento de garantia do direito à educação, o estudo teve como objetivo analisar as estratégias de organização dessa política no município, buscando apreender as aproximações e os distanciamentos dos mecanismos de privatização presentes em sua estruturação e execução no período de 2015 a 2025. A investigação está relacionada ao projeto guarda-chuva intitulado “Processos de Privatização do Ensino no Brasil, no Peru e na Inglaterra no Contexto da Nova Gestão Pública”, desenvolvido no âmbito do Grupo de Estudos e Pesquisas em Políticas, Educação e Cidadania (Pólis). A pesquisa fundamenta-se no Materialismo Histórico-Dialético como matriz epistemológica e adota abordagem qualitativa, articulando procedimentos bibliográficos e documentais. O referencial teórico assume uma perspectiva crítica para compreender as relações entre neoliberalismo, reconfiguração do Estado, economicização das políticas públicas e privatização da gestão educacional. Essa matriz epistemológica orientou a apreensão das contradições presentes no corpus documental, enquanto esse referencial possibilitou interpretar as formas contemporâneas da racionalidade neoliberal e seus desdobramentos na organização do transporte escolar. A investigação desenvolveu-se mediante leitura sistemática e interpretativa da documentação selecionada, buscando reconhecer recorrências, regularidades, tensões e transformações nas estratégias adotadas ao longo do período investigado. Os eixos analíticos foram construídos pela articulação entre os temas recorrentes identificados nos documentos e o referencial teórico, permitindo compreender as contradições que atravessam essa política. Os resultados demonstram que a privatização do transporte escolar não se restringe à transferência da execução do serviço para agentes privados, manifestando-se também pela incorporação de critérios econômicos à condução da política. Identificou-se a permanência da terceirização como característica estruturante do serviço, acompanhada pela ampliação dos mecanismos de credenciamento, da contratação individualizada e da flexibilização contratual, especialmente a partir de 2023. A predominância da economicidade nos documentos analisados evidencia a centralidade da racionalidade econômica na organização do transporte escolar. Constatou-se, ainda, o deslocamento progressivo dos riscos operacionais para os prestadores contratados, aproximando-se da noção de cidadania sacrificial desenvolvida por Wendy Brown. Conclui-se que a política de transporte escolar em Uberlândia expressa um processo simultâneo de privatização exógena, caracterizada pela ampliação da participação de agentes privados na execução do serviço, e de privatização endógena, marcada pela incorporação de princípios de mercado à administração pública. Esse movimento evidencia que o neoliberalismo reconfigura a atuação do Estado sem afastá-lo dessa política, mas reorganizando sua atuação segundo critérios econômicos, eficiência e flexibilização contratual, tensionando a efetivação do direito à educação.

Palavras-chave: Política Pública de Educação; Transporte Escolar; Privatização; Neoliberalismo; Economicização das Políticas Públicas.

ABSTRACT

This research is part of the Research Line State, Educational Policies, and Educational Management of the Graduate Program in Education at the Federal University of Uberlândia. Its object of study is the public policy of school transportation in the municipality of Uberlândia, Minas Gerais, Brazil. Based on the understanding of school transportation as an instrument for guaranteeing the right to education, the study aimed to analyze the organizational strategies adopted in this policy, seeking to identify the convergences and divergences of privatization mechanisms embedded in its structure and implementation between 2015 and 2025. The research is grounded in Historical-Dialectical Materialism as its epistemological framework and adopts a qualitative approach, combining bibliographic and documentary research procedures. The theoretical framework draws on the contributions of Dardot and Laval, Wendy Brown, Adrião, and Peroni to understand the relationships among neoliberalism, the reconfiguration of the State, the economization of public policies, and the privatization of educational management. This epistemological framework guided the analysis of the contradictions identified in the documentary corpus, while the theoretical references made it possible to interpret contemporary forms of neoliberal rationality and their implications for the organization of school transportation. The investigation was conducted through a systematic and interpretative reading of the selected documentation, seeking to identify recurring patterns, regularities, tensions, and transformations in the strategies adopted throughout the period under analysis. The analytical axes were constructed by articulating the recurring themes identified in the documents with the theoretical framework, allowing for an understanding of the contradictions that permeate this public policy. The findings demonstrate that the privatization of school transportation extends beyond the transfer of service provision to private actors, also manifesting itself through the incorporation of economic criteria into policy implementation. The study identified the persistence of outsourcing as a structural characteristic of the service, accompanied by the expansion of accreditation mechanisms, individualized contracting, and contractual flexibility, particularly from 2023 onward. The predominance of cost-effectiveness (economicidade) in the analyzed documents highlights the centrality of economic rationality in the organization of school transportation. The findings also reveal the progressive transfer of operational risks to contracted service providers, approximating Wendy Brown's concept of sacrificial citizenship. It is concluded that the school transportation policy in Uberlândia expresses a simultaneous process of exogenous privatization, characterized by the expansion of private actors' participation in service provision, and endogenous privatization, marked by the incorporation of market principles into public administration. This process demonstrates that neoliberalism reconfigures the role of the State without removing it from this policy, but rather reorganizes its action according to principles of cost-effectiveness, efficiency, and contractual flexibility, thereby creating tensions in the realization of the right to education.

Keywords: Public Education Policy; School Transportation; Privatization; Neoliberalism; Economization of Public Policies.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Modalidades de licitação definidas na Lei nº 14.133/2021	110
Figura 2: Quantitativo de matrículas, estudantes e escolas da educação básica de Uberlândia (2023).....	115
Figura 3: Taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade em Uberlândia-MG (2022).	116
Figura 4: Portal da Transparência de Uberlândia: interface de busca de licitações e filtros utilizados para levantamento dos documentos. Fonte: Portal da Transparência do Município de Uberlândia	127
Figura 5: Portal da Transparência de Uberlândia: interface de busca e filtros de contratos utilizados para levantamento dos documentos. Fonte: Portal da Transparência do Município de Uberlândia	128
Figura 6: Linha temporal das transformações normativas e das formas de contratação do transporte escolar em Uberlândia (1995–2025).....	132

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Documentos federais analisados (1988 - 2024)	34
Quadro 2: Documentos do município de Uberlândia acerca do Transporte Escolar (2015 - 2025).....	37
Quadro 3: Pesquisa nas plataformas BDTD, CAPES e Repositório UFU com os descritores “Transporte escolar” AND “políticas”	43
Quadro 4: Produções acadêmicas selecionadas no levantamento bibliográfico (2004-2024).....	43
Quadro 5: Neoliberalismo no Brasil (1990–2024): termos e conceitos.....	75
Quadro 6: Dispositivos legais relacionados à agenda de desestatização (1995-1998)..	78
Quadro 7: Síntese dos Governos e Reformas no Brasil (1990–2025)	82
Quadro 8: Modalidades de parceria em função do tipo de atividade administrativa	85
Quadro 9: Variáveis selecionadas dos microdados do Censo Escolar utilizadas na análise do transporte escolar em Uberlândia (2007–2025).....	119
Quadro 10: Sistematização dos documentos relativos à contratação e execução do transporte escolar em Uberlândia (2015–2025).....	129
Quadro 11: Conteúdo dos documentos e temas recorrentes identificados no transporte escolar de Uberlândia (2015–2025).....	146
Quadro 12: Distribuição temporal dos temas recorrentes e respectivos documentos da gestão do transporte escolar em Uberlândia (2015–2025)	152
Quadro 13: Eixos analíticos construídos a partir dos temas recorrentes identificados nos documentos do transporte escolar de Uberlândia (2015–2025)	153

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Crescimento populacional de Uberlândia no século XXI	114
Gráfico 2: Evolução dos repasses do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) ao município de Uberlândia/MG (2015–2025)	124
Gráfico 3: Evolução dos repasses do Programa Estadual de Transporte do Escolar (PTE) ao município de Uberlândia/MG (2015–2025)	124

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Panorama das escolas ativas de Uberlândia-MG que utilizam algum tipo de transporte público (2007–2025).....	120
Tabela 2: Evolução Histórica dos Repasses Totais do PNATE ao Município de Uberlândia (MG) (2015–2025).....	122
Tabela 3: Valores anuais de repasse do Programa Estadual de Transporte Escolar (PTE)	123
Tabela 4: Valores executados pelo município de Uberlândia (2015-2025)	126

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAQ	Custo Aluno Qualidade
CECATE	Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar
CF	Constituição Federal
	de Valorização dos Profissionais da Educação
DOU	Diário Oficial da União
	e de Valorização do Magistério
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
FAE	Fundação de Assistência ao Estudante
FAS	Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
FPE	Fundo de Participação dos Estados
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
FUNDEB	Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e
FUNDEF	Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INDEP	Instituto Nacional de Desenvolvimento da Educação e Pesquisa
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional
LOA	Lei Orçamentária Anual
MEC	Ministério da Educação
PETE	Programa Estadual de Transporte Escolar
PNATE	Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar
PNE	Plano Nacional de Educação
PNLD	Plano Nacional do Livro Didático

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
1.1. Objetivos da pesquisa.....	24
1.2. Pressupostos teórico-metodológicos	25
<i>1.2.1 Pesquisa documental</i>	<i>30</i>
<i>1.2.2 Pesquisa bibliográfica</i>	<i>40</i>
1.3. Organização estrutural da dissertação	49
2. O NEOLIBERALISMO, A GESTÃO PÚBLICA E A NEGAÇÃO DO POLÍTICO (O UNIVERSAL)	52
2.1. O Estado Neoliberal e a Nova Razão do Mundo	56
2.2. A economicização do político: a subordinação do direito à lógica de mercado.....	66
<i>2.2.1. A inflexão neoliberal nos governos de 1990-2023: abertura comercial, privatizações e o início da reconfiguração estatal</i>	<i>73</i>
2.3. Modalidades de parceria entre o público e o privado na prestação de serviços públicos.....	84
2.4. As estratégias de privatização na educação e a configuração da cidadania sacrificial	86
3. O TRANSPORTE ESCOLAR NA POLÍTICA PÚBLICA BRASILEIRA	96
3.1 Institucionalização do Transporte Escolar: Políticas e programas	98
3.2 O Regime de colaboração e fontes de financiamento do transporte escolar	105
3.3. Diferenças nas formas de privatização do Transporte Escolar: fundamentos legais – processos para a contratação do serviço.....	107
4. A GESTÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR EM UBERLÂNDIA/MG: ANÁLISE E DIALÉTICA DA PRIVATIZAÇÃO.....	113
4.1 O cenário da pesquisa: a rede municipal de Uberlândia (MG)	114
<i>4.1.1 A organização do transporte escolar no município de Uberlândia</i>	<i>117</i>
<i>4.1.2 A evolução das formas de contratação do transporte escolar (2015-2025)</i>	<i>133</i>
4.2 A economicização do transporte escolar: do direito social ao serviço de mercado .	143
4.3 As contradições da gestão neoliberal do transporte escolar: aproximações à cidadania sacrificial	158
<i>4.3.1 O discurso da eficiência versus as condições concretas da prestação do serviço..</i>	<i>159</i>
<i>4.3.2 A lógica da economicidade versus a integralidade do direito à educação</i>	<i>160</i>
<i>4.3.3 Financiamento público e ampliação da execução privada</i>	<i>163</i>
<i>4.3.4 A cidadania sacrificial e a constituição do sujeito empresarial.....</i>	<i>164</i>

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	167
REFERÊNCIAS	170

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho está vinculado à Linha de Pesquisa Estado, Políticas e Gestão em Educação do Programa de Pós-Graduação em Educação (PPGED) da Faculdade de Educação (FACED) da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), e tem como objetivo analisar as estratégias de gestão da política pública de transporte escolar do município de Uberlândia, Minas Gerais (MG), com o intento de apreender as aproximações e os distanciamentos dos mecanismos de privatização.

O foco da pesquisa no processo de privatização do transporte escolar está diretamente relacionado ao projeto guarda-chuva intitulado “Processos de Privatização do Ensino no Brasil, Peru e na Inglaterra no Contexto da Nova Gestão Pública”¹ desenvolvido no âmbito do Grupo de Estudos e Pesquisas em Políticas, Educação e Cidadania (Pólis), do qual participo. Um dos eixos de investigação da pesquisa guarda-chuva é apreender as estratégias de privatização da gestão do transporte escolar no âmbito das secretarias municipais e estaduais.

O transporte escolar é uma das condições necessárias para a consecução do direito à educação e entende-se que tal direito é essencial para a efetivação do acesso, permanência e qualidade daqueles que dependem de tal recurso para ter seu direito à educação garantido.

A educação escolar é definida na Constituição Federal (CF), de 1988, e na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) (Brasil, 1996), como um direito de todo cidadão e um dever do Estado. O Artigo 205 da CF define que “a educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho”.

Segundo o Artigo 208 da Carta Constitucional, o dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia da educação básica obrigatória e gratuita dos 4 (quatro) aos 17 (dezessete) anos de idade, assegurada inclusive sua oferta gratuita para todos os que a ela não tiveram acesso na idade própria e como assumido no § 1º, o “acesso ao ensino obrigatório e gratuito é direito público subjetivo” e, de acordo com o § 2º do

¹ <http://dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/17711>. O Pólis desenvolve estudos e pesquisas na área das políticas educacionais, assim como sobre o significado e papel da educação na construção da cidadania.

referido Artigo, o “não-oferecimento do ensino obrigatório pelo Poder Público, ou sua oferta irregular, importa responsabilidade da autoridade competente (Brasil, 1996).

Na mesma direção a LDB (Lei nº 9.394/96) afirma:

Art. 5º O acesso à educação básica obrigatória é direito público subjetivo, podendo qualquer cidadão, grupo de cidadãos, associação comunitária, organização sindical, entidade de classe ou outra legalmente constituída e, ainda, o Ministério Público, acionar o poder público para exigi-lo (Brasil, Redação dada pela Lei nº 12.796, de 2013).

Como direito, juridicamente protegido, como público subjetivo, “é preciso que ele seja garantido e cercado de todas as condições” (Cury, 2008, p. 296), uma vez que pode e deve ser requerido legalmente caso não esteja sendo cumprido pelo Estado. Para Duarte (2004, p.113) “o direito público subjetivo confere ao indivíduo a possibilidade de transformar a norma geral e abstrata contida num determinado ordenamento jurídico em algo que possua como próprio.” E, ainda segundo Duarte (2004, p.113), “a maneira de fazê-lo é acionando as normas jurídicas (direito objetivo) e transformando-as em seu direito (direito subjetivo)”. Assim, como indica Bobbio (1992), a existência do direito demanda um sistema normativo. É, neste sentido, que o Art. 208 representa o aparato legal que garante a educação dos 4 aos 17 anos de idade. Como avalia Cury (2002, p.246),

Hoje, praticamente, não há país no mundo que não garanta, em seus textos legais, o acesso de seus cidadãos à educação básica. Afinal, a educação escolar é uma dimensão fundante da cidadania, e tal princípio é indispensável para políticas que visam à participação de todos nos espaços sociais e políticos e, mesmo, para reinserção no mundo profissional.

Contudo, como destaca o autor

[...] Certamente que, em muitos casos, a realização dessas expectativas e do próprio sentido expresso da lei entra em choque com as adversas condições sociais de funcionamento da sociedade em face dos estatutos de igualdade política por ela reconhecidos. É inegável também a dificuldade de, diante da desigualdade social, instaurar um regime em que a igualdade política aconteça no sentido de diminuir as discriminações. Além disso, muitos governos proclamam sua incapacidade administrativa de expansão da oferta perante a obrigação jurídica expressa (Cury, 2002, p.147).

De tal modo, marcado por contradições o direito à educação remonta um amplo movimento de luta, seja para o seu reconhecimento legal enquanto tal ou para a sua efetivação/implementação. Conforme Duarte (2004) o direito público subjetivo à educação “configura-se como um instrumento jurídico de controle da atuação do poder estatal, pois permite ao seu titular constranger judicialmente o Estado a executar o que

deve,” (Duarte, 2004, p. 113) em outras palavras significa que todo cidadão pode exigilo judicialmente caso o Estado não o garanta de forma adequada.

No âmbito do direito à educação em muitos casos demanda-se medidas suplementares de forma a efetivar o acesso e permanência de todos/as os/as estudantes. É nesta condição que o Artigo 208 (Brasil, 1988), ao definir o direito à educação e a obrigação do Estado em sua oferta explícita em seu Inciso VII, que o atendimento ao/a educando/a, em todas as etapas da educação básica, será garantido também por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. Desta feita, no caso de interesse desta pesquisa, pode-se inferir que nenhuma criança pode ser lesada do acesso e permanência na escola devido à distância de sua residência da escola ou por outras variáveis que limitam tal direito.

Assume-se como pressuposto a defesa da existência de instituições escolares o mais próximo possível da residência do/a estudante, no entanto, em muitos casos, o transporte escolar é uma medida indispensável para a concretização do direito à educação, uma vez que obstáculos logísticos ou financeiros não podem ser empecilho para o acesso à escola; a sua oferta não é só um serviço complementar, mas uma expressão concreta de uma política pública educacional que visa garantir igualdade de condições para o exercício desse direito constitucional.

De tal modo, são necessárias políticas públicas, gestadas segundo a perspectiva de justiça social, que devem ser criadas e implantadas para garantia do direito à educação e para a organização do sistema educacional do país. Para Souza (2006) a política pública é definida como:

campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações e/ou entender por que e como as ações tomaram certo rumo em lugar de outro (variável dependente). Em outras palavras, o processo de formulação de política pública é aquele através do qual os governos traduzem seus propósitos em programas e ações, que produzirão resultados ou as mudanças desejadas no mundo real (Souza, 2006 p. 13).

Mastrodi e Ifanger (2019, p. 07) afirmam que “as políticas públicas são ações materializadoras de objetivos do Estado, a partir das quais a promoção de direitos é uma consequência desejada, mas não sua finalidade primária”. Para os autores, as políticas públicas se orientam pela busca de resultados concretos voltados ao desenvolvimento

social, econômico e ambiental, funcionando como instrumentos para transformar a realidade e atender às necessidades coletivas.

Ao contrário da visão de Mastrodi e Ifanger (2019), alinhada à tradição marxista, Eloisa de Mattos Höfling (2001), revela que tais políticas são, na verdade, um campo de contradições e disputas. As políticas públicas não se apresentam neutras, refletindo as diferentes visões de Estado:

As ações empreendidas pelo Estado não se implementam automaticamente, têm movimento, têm contradições e podem gerar resultados diferentes dos esperados. Especialmente por se voltar para e dizer respeito a grupos diferentes, o impacto das políticas sociais implementadas pelo Estado capitalista sofrem o efeito de interesses diferentes expressos nas relações sociais de poder (Höfling, 2001, p. 3).

Compreendendo o Estado como este campo de relação de poder, apreende-se que no âmbito da aprovação da atual Constituição Federal (Brasil, 1988) tivemos pontos importantes conquistados. Ramasco e Blanchet, (2017) apontam que a Constituição enumerou objetivos fundamentais que devem ser respeitados pela República:

construir uma sociedade livre, justa e solidária; garantir o desenvolvimento nacional; erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais; promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (Ramasco e Blanchet, 2017, p. 349).

Esses objetivos orientam a ação estatal, mas não constituem, por si só, direitos efetivados a todo os indivíduos. Assim, ainda que políticas públicas possam, de forma reflexa, fortalecer direitos, sua função imediata é atender aos fins definidos institucionalmente, os quais, muitas vezes, servem também à estabilidade do capitalismo. Kingdom (2014, p.3) descreve que as políticas públicas são baseadas em orçamento, isto é, definidas a partir de recursos públicos cujo gasto ou investimento é autorizado para que se implementem as ações que, em tese, atingirão a finalidade prevista.

As políticas públicas, após desenhadas e formuladas, desdobram-se em planos, programas, projetos, bases de dados ou sistema de informação e pesquisas. Quando postas em ação, são implementadas, ficando daí submetidas a sistemas de acompanhamento e avaliação (Souza, 2003). “No sistema constitucional brasileiro, as políticas públicas mais comumente se expressam por meio de leis” (Bucci, 1997, p. 95), e outras por meio de programas de ação, em sentido estrito.

Diante dos conceitos apresentados e da análise crítica a que esta pesquisa se propõe, a reflexão sobre as políticas públicas e sobre as condições de igualdade e equidade não podem ser dissociadas das finalidades do Estado, nem quanto à configuração que este assume no modelo estatal vigente. No campo da educação, segundo Barroso (2005, p.5),

[...] a “defesa da escola pública” passa, por um lado, em desmontar o caráter pretensamente “neutro” da introdução de uma lógica de mercado na educação, denunciando a sua “ética perversa e a sua intencionalidade política e, por outro, fazer da definição e regulação das políticas educativas um processo de construção coletiva do bem comum que à educação cabe oferecer, em condições de igualdade e justiça social, a todos os cidadãos.

A garantia legal do acesso e da permanência, no entanto, nem sempre esteve presente na realidade de muitos estudantes brasileiros, especialmente aqueles que vivem em áreas rurais. Sendo assim, vale destacar a minha trajetória escolar, que se entrelaça aos desafios dessa realidade, marcada pelas dificuldades de acesso à educação devido à distância da escola.

Ingressei na escola com 6 anos de idade, em 1985, morava na zona rural de Vazante, Minas Gerais (MG). As duas primeiras escolas que frequentei, a Escola Municipal Gustavo Alves Rosa e a Escola Municipal Joaquim Machado Diniz eram instituições naquela época conhecidas como escolas rurais e que estavam mais próximas das fazendas que residia. Minha mãe era a professora regente dessas escolas que atendiam crianças e adolescentes daquela localidade. Os estudantes, assim como eu, iam para escola a pé ou a cavalo. A distância que eu percorria era de aproximadamente 2 quilômetros. Em dias de muito sol e chuva as condições eram precárias nesse trajeto, o que causava exaustão e pelas condições climáticas muitos colegas faltavam às aulas ou até evadiam.

As escolas rurais eram situadas em fazendas ou em núcleos rurais, áreas onde se construía escolas, igrejas, campo de futebol, cemitérios e espaços para festas, como eram o caso da primeira escola que estudei. As salas eram multisseriadas, com uma professora que se dividia entre os alunos, lecionando conteúdos a cada grupo, conforme o ano escolar.

Antes da implementação de políticas públicas estruturadas para o transporte escolar, o deslocamento até a escola era um grande desafio para inúmeras crianças e adolescentes. De acordo com Pereira e Castro (2020), a distância das escolas e o tempo gasto no acesso podem comprometer a efetivação da aprendizagem, refletindo negativamente sobre o desempenho escolar e a permanência na escola.

A minha experiência e vivência como professora e diretora também me permitiram observar de perto os desafios e dilemas do transporte escolar, tornando o tema da minha pesquisa uma questão profundamente pessoal e profissional. Como docente, frequentemente me deparava com situações em que a dependência do transporte público limitava a participação dos alunos. Durante atividades extracurriculares de enriquecimento, como a organização de feiras de ciências, idas a bibliotecas para aprofundamento de estudos ou reforços após o horário de aula, os alunos que dependiam do transporte escolar ficavam em desvantagem. Diferente dos estudantes que moravam próximos e podiam participar dessas atividades, aqueles que dependiam do transporte não tinham a mesma possibilidade de tempo e de aprofundamento.

Na minha atuação como diretora, esses dilemas se aprofundaram e se tornaram mais visíveis. A participação da família na vida escolar, fundamental para o sucesso do aluno, era prejudicada. Reuniões de pais, eventos, festas, treinos extraclasse e até mesmo as solenidades de formatura se tornavam obstáculos intransponíveis para muitas famílias que não conseguiam se engajar devido aos horários fixos do transporte. A rigidez do serviço de transporte também afetava a segurança e o bem-estar dos alunos; em casos de mal-estar, por exemplo, não havia como garantir um retorno seguro e rápido para casa.

A vivência durante o período da pandemia de COVID-19² o subsequente fechamento das escolas evidenciou e aprofundou dramaticamente essas barreiras. Com a suspensão do transporte escolar presencial, a rigidez logística do serviço foi substituída por uma rigidez de acesso digital e material. Enquanto os alunos com moradia próxima mantinham maior facilidade de acesso à escola para retirada de materiais impressos, reuniões presenciais emergenciais ou para receber apoio individualizado, aqueles que residiam em áreas distantes enfrentavam grandes dificuldades para obter o material didático e o suporte necessário para dar continuidade aos estudos remotos. A distância, antes medida em quilômetros percorridos pelo ônibus terceirizado, passou a ser medida

² O período da pandemia de COVID-19 no Brasil estendeu-se, em termos de emergência sanitária formal, de fevereiro de 2020 a maio de 2022 (nacionalmente), e até maio de 2023 (globalmente, pela OMS). Foi um período marcado por uma grave crise de saúde pública, impactos sociais e econômicos profundos, e intensa politização. A pandemia resultou em um número total de óbitos no Brasil que ultrapassou 700 mil pessoas. Medidas como o uso de máscaras, distanciamento social, aulas remotas e *home office* transformaram a rotina da população por cerca de dois anos. A crise sanitária aprofundou as desigualdades sociais e econômicas existentes no país. O período foi marcado por debates acalorados e desinformação (*fake news*) sobre a eficácia de medidas preventivas, medicamentos sem eficácia comprovada e as próprias vacinas, o que dificultou o combate à doença em certos momentos. Disponível em: <https://sanarmed.com/linha-do-tempo-do-coronavirus-no-brasil/>. Acesso em: 15 nov. 2025.

em desigualdade de acesso aos recursos básicos de aprendizagem. Isso reforçou o argumento de que a mera oferta do transporte não garante a universalidade do direito à educação; ao contrário, a dependência da logística do transporte se tornou mais um fator de exclusão em um cenário de crise sanitária e educacional.

Nesse viés, a pesquisa não se dedica apenas a uma análise acadêmica sobre a legislação do transporte escolar, mas também se propõe a investigar como esse direito é garantido na prática no município de Uberlândia-MG, com um olhar crítico sobre o processo de privatização do serviço que eu pude evidenciar diretamente durante minha atuação como diretora.

Na esfera federal, para a garantia desse direito, foi criada a Política Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), efetivada por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), autarquia federal responsável pela execução das políticas educacionais do Ministério da Educação e pela assistência técnica e financeira aos entes federados. É no âmbito do FNDE que encontramos os principais programas educacionais federais, incluindo os de transporte escolar, dos quais dois estão atualmente em vigor: o PNATE (Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004) e o Programa Caminho da Escola (Lei Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007).

O PNATE, criado pela Lei nº 10.880 (Brasil, 2004), em seu artigo 2º afirma que:

Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei (Brasil, redação dada pela Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009).

O PNATE consiste em uma política de suplementação de recursos financeiros aos Estados, ao Distrito Federal e aos municípios, destinados a custear a oferta de transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, com o objetivo de garantir o acesso à educação. Nesse contexto, vê-se que os interesses distintos entre os governos, os gestores, legisladores, judiciário, iniciativa privada e a sociedade civil se cruzam e se confrontam, podendo encontrar pontos de convergência e de divergência quanto aos rumos da política.

Na lógica do sistema capitalista o Estado age por meio das políticas públicas que não são concebidas em essência para a garantia da igualdade dos direitos, elas cumprem

os objetivos que favorecem grupos sociais e mantém a lógica desse sistema. Como avalia Giron (2008, p. 14) a “política educacional defendida por um determinado governo reflete como ele entende o mundo e as relações que se estabelecem na sociedade”. Segundo autores como Laval (2021), Freitas (2018) e Harvey (2008), o Estado, em escala internacional, tem sido marcado pela lógica e viés neoliberal, e na construção de suas políticas públicas, tais princípios têm caracterizado como elementos centrais de orientação.

Nesta perspectiva neoliberal, o poder público é inerentemente ineficiente e, portanto, deve transferir para o setor privado os serviços que presta à sociedade. Nessa teoria, o setor privado é apresentado como mais eficiente e a saída mais viável para a garantia da qualidade e economicidade.

[...] Partilha, assim, o entendimento de que a ação pública é mais eficiente do que a ação estatal, pela eficiência que a lógica do mercado pode empreender na sua participação da coisa pública à qual o Estado atua somente como regulador e em atividades consideradas exclusivas (Pereira, 2023, p. 46).

Conforme Harvey (2008) o discurso da eficiência do setor privado legitima a transferência de responsabilidades do Estado para empresas, sob o argumento de que elas podem prestar o serviço de forma mais ágil, econômica e com maior qualidade. Nessa concepção neoliberal o poder público é ineficiente e que deve transferir para o setor privado os serviços que até então presta à sociedade. Com esse discurso as políticas de privatização passaram a ganhar espaço em diferentes áreas, inclusive na educação, justificadas pela eficiência e redução de custos aos cofres públicos.

Afirma-se que a privatização e a desregulação combinadas com a competição eliminam os entraves burocráticos. aumentam a eficiência e a produtividade, melhoram a qualidade e reduzem os custos - tanto os custos diretos ao consumidor (graças a mercadorias e serviços mais baratos) como, indiretamente, mediante a redução da carga de impostos. O Estado neoliberal deve buscar persistentemente reorganizações internas e novos arranjos institucionais que melhorem sua posição competitiva como entidade diante de outros Estados no mercado global (Harvey, 2008, p. 77).

Nesta perspectiva, o neoliberalismo protagoniza a defesa do privado. A privatização deriva de privado, e no modelo de Estado Neoliberal significa a transferência total ou parcial dos serviços e gestão do público para agentes privados. Sebastián Martín-Retortillo citado por Mânica e Menegat, (2017, p. 97) “constata a existência de três acepções ao termo privatização: (i) fuga para o direito privado; (ii) transferência de uma

atividade ou função pública ao setor privado; (iii) criação, pelo Estado, de sociedades mercantis.”

Pietro (2002) apresenta um conceito amplo e um conceito restrito de privatização. O conceito amplo define a privatização como:

[...] todas as medidas adotadas com o objetivo de diminuir o tamanho do Estado”, englobando, portanto, dimensões como: (i) a desregulação (diminuição da intervenção estatal no domínio econômico); (ii) a desmonopolização de atividades econômicas; (iii) a venda de ações de empresas estatais ao setor privado (para a autora, trata-se do conceito de desestatização ou desnacionalização); (iv) a busca por formas privadas de gestão (concessões e PPPs); (v) a terceirização de bens e serviços; e (vi) a liberalização dos serviços públicos (Pietro, 2002, p.5-6).

Essa perspectiva da privatização, ao fornecer o arcabouço para a atuação do setor privado, é diretamente aplicada na gestão das políticas públicas, incluindo a de transporte escolar. A terceirização, por exemplo, é um mecanismo de ação do particular na execução de atividades da Administração Pública, formalizado por contratos de prestação de serviços regidos pelas leis de licitações.

A avaliação destas estratégias de privatização em muitos momentos provocou minha atenção, uma vez que, após minha formação em Ciências Biológicas e atuação como docente na rede pública de ensino, assumi a gestão de uma escola pública situada na periferia de Uberlândia que recebia cerca de 30% dos alunos provenientes de outros bairros e com a garantia do seu acesso a escola por meio do transporte escolar.

No cotidiano da gestão escolar as dinâmicas de privatização se fizeram presentes em diversos setores na escola, evidenciando a privatização como uma estratégia de gestão dos municípios. No município de Uberlândia, a terceirização dos serviços de limpeza de acordo com Lei Federal nº 14.133/1993 e Decreto Municipal nº 20.154/2023, por meio de ato de adjudicação e homologação, um dos últimos a serem implantados retirou a função dos Auxiliares de Serviços Gerais, efetivos ou contratados anteriormente dessa atividade essencial da escola, transferindo para uma empresa privada. A justificativa do governo se alinha a otimização, corte de custos e eficiência, mas que visivelmente se explicitou na diminuição da qualidade dos serviços.

Vivenciei, ainda, em todo o período anualmente avaliações externas e toda a pressão governamental para apresentação de resultados favoráveis, que segundo Richter (2021), representou um processo de incorporação dos princípios da gestão do mercado

para o setor público, ao engendrar a competição, a lógica meritocrática entre escolas e a naturalização da diferença.

Acompanhei ainda, como gestora, o avanço da privatização da alfabetização no município, conduzido pela gestão de empresa privada, com o uso de material pedagógico e práticas pedagógicas estruturadas e padronizadas, cerceando a autonomia e controlando os resultados por meio de planilhas de acompanhamento que dispendiam tempo e trabalho extra a toda equipe para registrar o progresso do aluno, do professor, da equipe gestora e o desempenho de cada turma, no intuito de comprovar a eficiência do Programa Pacto pela Alfabetização. Com a justificativa de que houve um grande “recuo quanto aos resultados de Alfabetização” (Sobrinho, 2024, p. 91) a Prefeitura de Uberlândia defendeu sua ação de privatização do projeto de alfabetização na rede.

No caso do transporte escolar ofertado na escola na qual atuava, o serviço era prestado por uma empresa privada e sempre foi um desafio da minha gestão, pois ele apresentava problemas desde a má qualidade dos veículos à insuficiência deles, gerando superlotação e até mesmo risco aos alunos. Naquele contexto, eu problematizava a responsabilidade quanto à qualidade do transporte escolar e as estratégias legais que levavam à privatização.

Isso possibilita uma perspectiva crítica sobre as decisões políticas que afetam a educação, especialmente no contexto das estratégias privatistas. Além disso, compreendendo as demandas e pressões que recai sobre a gestão escolar em um ambiente cada vez mais influenciado por lógicas de mercado, o que contribui para uma análise mais detalhada dos efeitos das políticas neoliberais sobre a educação pública, fez aflorar o meu interesse em continuar os meus estudos.

Assim, envolvida desde sempre em Educação, na prática do cotidiano escolar com a vivência e aplicação das políticas públicas, ingressei no mestrado em Educação na Linha Estado, Políticas e Gestão da Educação. O estudo da política do Transporte escolar foi o encontro com uma oportunidade apresentada por minha orientadora, Prof.^a Dra. Leonice Matilde Richter, particularmente envolvida na temática por ser integrante do Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar (CECATE)³ da região Sudeste, que é uma

³ Os Centros Colaboradores de Apoio ao Transporte Escolar (Cecates) são unidades de referência e apoio constituídas por Instituições Federais de Ensino Superior (Ifes) para desenvolver ações e projetos no âmbito do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e do Programa Caminho da Escola, nas áreas de formação de gestores, gestão do conhecimento, monitoramento e avaliação, apoio ao controle social e assistência técnica, com métodos, técnicas e instrumentos aplicados à gestão da Política Pública do

parceria entre o FNDE e a UFU para colaborar no aprimoramento da gestão do PNATE e do Programa Caminho da Escola na Região Sudeste.

A pesquisa em pauta traz à discussão os elementos políticos, econômicos e sociais da privatização de maneira a desvendar os espaços de atuação dos diferentes setores sociais na disputa pelo controle do Estado e sua regulação em processos de gestão, especificamente nesta política do transporte escolar. Diante dessas considerações, esta investigação parte da compreensão de que as estratégias de gestão do transporte escolar não podem ser analisadas como decisões meramente administrativas. Sob a perspectiva do Materialismo Histórico-Dialético, busca compreender como as transformações estruturais do Estado neoliberal se materializam nas decisões administrativas que organizam essa política pública, revelando as contradições entre a garantia do direito à educação e a incorporação da racionalidade econômica à gestão pública. Assim, define-se como **problema de investigação** a seguinte questão: quais as estratégias de gestão do transporte escolar têm sido assumidas pelo município de Uberlândia e como estas se aproximam ou se distanciam da lógica das privatizações?

No percurso de investigação, em um primeiro momento, a pesquisa se concentra em situar a Política Pública do Transporte Escolar no bojo das características de uma gestão Neoliberal do Estado brasileiro. O que se pretende na dissertação é análise deste fenômeno no âmbito das políticas públicas de transporte escolar, assumindo como campo empírico o município de Uberlândia e como recorte temporal as políticas implementadas na última década (2015-2025).

1.1. Objetivos da pesquisa

Objetivo geral:

O objetivo da pesquisa é analisar as estratégias de gestão da política pública de transporte escolar do município de Uberlândia, Minas gerais, com o intento de apreender as aproximações e os distanciamentos dos mecanismos de privatização.

Transporte Escolar. (FNDE, [s.d.]) O FNDE conta, atualmente, com o Centro Colaborador da região Centro-Oeste, na Universidade Federal de Goiás (UFG); Centro Colaborador da região Sudeste, na Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e o Centro Colaborador da região Nordeste, na Universidade Federal do Oeste da Bahia.

Objetivos específicos:

- Analisar o Estado neoliberal, compreendendo as estratégias de privatização fundamentada na "economicização do político" e na produção da "cidadania sacrificial";
- Apreender as políticas públicas voltadas para o transporte escolar em nível federal pós Constituição Federal de 1988;
- Caracterizar os arranjos institucionais e operacionais da gestão do transporte escolar no município de Uberlândia;
- Distinguir e analisar as manifestações de privatização nas estratégias de gestão da política de transporte escolar no município de Uberlândia, evidenciando suas particularidades e inter-relações na conformação do serviço.

Para o desenvolvimento do trabalho a pesquisa estabelece, portanto, um percurso investigativo: primeiro, para compreender as estratégias de privatização inerentes ao Estado neoliberal; em seguida, apreender o aparato legal e os programas federais do transporte escolar pós-Constituição de 1988; e, finalmente, caracterizando e distinguindo os arranjos institucionais e as manifestações de privatização na gestão municipal do serviço.

Em essência, esse estudo defende que a transferência da gestão do transporte escolar para a iniciativa privada em Uberlândia, por estar alinhada à lógica neoliberal, distancia-se da concepção de direito social e de dever do Estado, transformando-o em um serviço gerenciado pelo mercado, que prioriza interesses econômicos e políticos, conforme evidenciado pelas análises iniciais da pesquisa.

1.2. Pressupostos teórico-metodológicos

Conhecer um tema e pesquisar sobre ele é mais que um exercício intelectual, exige um compromisso ético e político, requer um movimento investigativo e crítico, desvelando as relações, contradições e mediações do objeto de estudo.

A partir dos pressupostos epistemológicos, dos objetivos e do objeto de investigação, “o pesquisador terá ao seu dispor um espectro de estruturas, desenhos, técnicas e instrumentos de levantamento e análise das informações relevantes para responder ao seu problema de pesquisa” (Anselmo & Cheron, 2021, p. 23). A pesquisa é

definida por Chizzotti (2005, p.20) como “um esforço durável de observações, reflexões, análises e sínteses para descobrir as forças e as possibilidades da natureza e da vida, e transformá-las em proveito da humanidade”.

A pesquisa em Educação exige que o pesquisador não somente descreva o objeto, mas compreenda criticamente, investigando as origens históricas, o contexto, o modelo social e atores sociais envolvidos e os fundamentos ideológicos e seus desdobramentos na sociedade. Para tratar de aspectos da realidade que não podem ser plenamente captados por meio da quantificação, por envolver dimensões simbólicas, subjetivas e relacionais, utiliza-se a pesquisa qualitativa, que considera as relações humanas, os contextos históricos e os significados produzidos na dinâmica das interações sociais, de modo a permitir uma compreensão mais profunda e totalizante do objeto de estudo. A abordagem qualitativa adotada por esta pesquisa, leva em consideração a dinâmica existente nas relações sociais e na sociedade, para Minayo (2009), a abordagem qualitativa trabalha exatamente com:

[...] o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes. Esse conjunto de fenômenos humano é entendido aqui como parte da realidade social, pois o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e artilhada com seus semelhantes (Minayo, 2009, p. 21).

No âmbito das ciências sociais e humanas, especialmente no campo da educação, a pesquisa qualitativa tem se consolidado como uma abordagem fundamental para a investigação de fenômenos complexos e multifacetados inerentes que a educação oferece. A investigação dos processos educacionais exige que o pesquisador se aprofunde nas nuances políticas, econômicas e sociais que marcam as políticas públicas de educação, seus referenciais e intenções.

Ludke e André (2017, p.2) tratam da pesquisa qualitativa como “[...] uma ocasião privilegiada, reunindo o pensamento e a ação de uma pessoa, ou de um grupo, no esforço de elaborar conhecimentos sobre aspectos da realidade que deverão servir para a composição de soluções propostas aos seus problemas”.

O desenvolvimento da pesquisa, tal qual um percurso, compreende várias fases. Tem por base conhecimentos disponíveis a respeito do problema e requer criteriosa utilização de métodos, técnicas e instrumentos científicos (Gil, 2002). Nesse percurso, a análise assume o papel central entre o conceito inicial do objeto de estudo e a sua compreensão aprofundada. Segundo Furtado (2019, p. 2) “compreende-se análise como

desmembramento de dados em unidades menores, revelando os elementos e estruturas que os sustentam”. Assume-se, ainda, no âmbito desta pesquisa, que tem como foco a análise de políticas públicas de transporte escolar e os processos de privatização, que a investigação das políticas públicas, envolve:

a) descrição do conteúdo da política; b) análise do impacto das forças econômicas e forças políticas; c) investigação sobre o efeito dos vários arranjos institucionais e processos políticos; e d) avaliação das consequências das políticas públicas na sociedade, em termos dos efeitos esperados ou inesperados e seus impactos. Expõe, ainda, que o enfoque de análise possui um caráter descritivo, prescritivo e normativo, e sua apreciação pelos estudiosos está condicionada às mudanças econômicas, políticas, sociais e culturais, bem como às relações estabelecidas pelo Estado e a sociedade (Cavalcanti, 2007, p.161).

Esse percurso investigativo e explicativo, que busca entender as relações históricas, materiais, sociais e políticas são de sobremaneira dinâmicos, contraditórios e caracterizam as pesquisas em educação e exige do pesquisador uma abordagem crítica, com ênfase histórica e com compreensão de que as decisões do Estado sobre a educação fazem parte de um movimento mais amplo de reprodução das condições materiais da sociedade. De tal modo, a pesquisa das políticas públicas demanda um olhar acima da mera descrição normativa e governamental, essas não são neutras e são constituídas historicamente em uma sociedade marcada por contradições e disputas.

Nesse movimento de análise, que leva em consideração a relação dialética, a compreensão da realidade em sua totalidade, historicidade e contradição é que essa pesquisa se ancora no referencial do materialismo histórico-dialético.

Trivinos (1987) destaca em seu livro que o materialismo dialético é a base filosófica do marxismo. A filosofia materialista parte do pressuposto que a essência do mundo é a matéria; que ela existe independente da consciência; que ela antecede e determina a consciência; a realidade se reflete na consciência, logo é possível o homem conhecer a realidade, mesmo que seja um conhecimento relativo a determinado momento histórico. O materialismo dialético tem como princípios a matéria, a dialética e a prática social.

“O método materialista histórico-dialético caracteriza-se pelo movimento do pensamento através da materialidade histórica da vida dos homens em sociedade” (Pires, 1987, p.87), isto é, trata-se de descobrir (pelo movimento do pensamento), as leis

fundamentais que definem a forma organizativa dos homens em sociedade através da história.

Na produção social da própria vida, os homens contraem relações determinadas, necessárias e independentes da sua vontade, relações de produção estas que correspondem a uma etapa determinada de desenvolvimento de suas forças produtivas materiais. A totalidade dessas relações de produção forma a estrutura econômica da sociedade, a base real sobre a qual se levanta uma superestrutura jurídica e política e à qual correspondem formas sociais determinadas de consciência. O modo de produção da vida material condiciona o processo em geral de vida social, político e espiritual (Marx, 1982 *apud* Netto, 2011, p. 51).

A dialética, em Marx, sob o ponto de vista do materialismo, é passível de conhecimento e composta de três aspectos fundamentais: “o mundo tem uma natureza material; a matéria é o dado primário, e a consciência é o dado secundário, consequência da matéria; o mundo e as leis que o regem” (Will Ludwig, 2014, p. 221).

A análise de fenômenos sociais complexos e em constante movimento, como a reconfiguração do Estado e a gestão de políticas públicas, exige uma abordagem metodológica que seja capaz de desvendar suas contradições internas e a sua totalidade histórica. Nesse contexto, o materialismo histórico-dialético não se limita a um acúmulo de dados, mas postula um caminho rigoroso para a construção do conhecimento científico. Para alcançar esse nível de profundidade analítica, o processo de investigação se baseia na seguinte premissa:

O pensamento dialético parte do pressuposto de que o conhecimento humano se processa em um movimento em espiral, no qual cada início é abstrato e relativo. Se a realidade é concebida como um todo dialético e estruturado, o conhecimento concreto não se restringe a um mero acúmulo de fatos e noções. Ele é, na verdade, um processo de concretização que se move do todo para as partes e das partes para o todo, dos fenômenos para a essência e da essência para os fenômenos, da totalidade para as contradições e das contradições para a totalidade. É justamente neste processo de correlações em espiral, no qual todos os conceitos entram em movimento recíproco e se elucidam mutuamente, que se alcança a concreticidade (Kosik, 1969, p. 42).

A escolha do Materialismo Histórico-Dialético como matriz epistemológica desta pesquisa decorre da compreensão de que a gestão da política pública de transporte escolar não pode ser analisada como um conjunto de procedimentos técnicos ou administrativos isolados. As estratégias de contratação, organização e execução do serviço são entendidas como expressões de relações sociais historicamente constituídas, produzidas no interior das transformações do Estado e das disputas em torno da efetivação do direito à educação. Nessa perspectiva, o método possibilita apreender o fenômeno em sua totalidade,

evidenciando as mediações e contradições que articulam as transformações estruturais do Estado neoliberal às decisões administrativas concretas que organizam a política pública de transporte escolar no município de Uberlândia.

Ao assumir essa concepção materialista reconhecemos que a manifestação social em forma de norma jurídica, política pública e modelos gestores devem ser compreendidos em sua concreticidade. O objeto de pesquisa é parte de uma totalidade histórica, não é neutro e produzido através de contradições advindas de lutas de classe, interesses econômicos e disputas ideológicas nesse movimento dialético.

Baseando-se nas teorias de Lukács (1967) o particular representa, para Marx, a expressão lógica da categoria de mediação entre o específico (singular) e o geral (universal), que, não podem ser compreendidos de modo isolado e por si mesmos. “No contexto destas controvérsias, a dialética de universal e particular na sociedade tem uma função de grande monta; o particular representa aqui, precisamente, a expressão lógica das categorias de mediação entre os homens singulares e a sociedade” (Lukacs, 1967, p. 96). O capitalismo e sua lógica que organiza a sociedade, representa o universal os fenômenos concretos e pontuais observáveis no cotidiano social e que são expressos no singular. O particular, portanto, é o elo que permite compreender como a totalidade social se manifesta em formas específicas, intermediando a estrutura (universal) com os eventos e ações localizadas (singulares).

No caso da presente pesquisa a política pública do transporte escolar como objeto de investigação e análise apresenta a articulação dialética dessas categorias definidas por Marx, nos demonstra que a lógica universal, marcada pela reestruturação do Estado sob os moldes do neoliberalismo e pelas exigências do capital, influencia diretamente as orientações políticas e administrativas do setor público.

Segundo Chizzotti (2005), a pesquisa pressupõe teorias ou visões de mundo que, em diferentes domínios do conhecimento, marcam a atividade investigativa e auxiliam a pesquisa. Reconhecer a vertente e a matriz epistêmica na pesquisa é essencial para garantir a coerência e a credibilidade da investigação. Os métodos, a interpretação e os resultados serão fundamentados por essa epistemologia gerando uma consistência entre estes. A matriz epistêmica também influencia a forma como os dados são analisados e interpretados. Somados a estes, reconhecer a vertente epistêmica permite justificar as escolhas metodológicas feitas ao longo da pesquisa, aumentando a transparência e a

credibilidade do estudo, mostrando que as decisões foram baseadas em uma lógica consistente e bem fundamentada.

Nesta pesquisa, o Materialismo Histórico-Dialético constitui a matriz epistemológica desta investigação, orientando a apreensão da realidade social, a análise das contradições e a interpretação da materialidade documental produzida pela política pública de transporte escolar. Cabe evidenciar que algumas das fontes teóricas com as quais dialogamos no processo de ampliação e fundamentação de nossas análises assumem correntes epistemológicas com particularidades em relação à base marxiana. Contudo, ainda que cientes dessas características e diferenças teórico-epistemológicas, compreendemos que tais contribuições colaboraram para a análise aqui desenvolvida.

As contribuições de tais referenciais são mobilizados para compreender as formas contemporâneas de racionalidade neoliberal, a economicização das políticas públicas, a reconfiguração da atuação estatal e a produção de novas formas de governança e subjetivação. Assim, o método materialista-dialético possibilita apreender as determinações históricas e estruturais do fenômeno investigado, enquanto esses autores contribuem para interpretar suas expressões contemporâneas no âmbito da gestão pública e das políticas educacionais.

De tal modo, sustentado por tais pressupostos, a presente pesquisa como estratégia metodológica de investigação propõe o desenvolvimento da pesquisa bibliográfica e documental, como destaque na subseção seguinte.

1.2.1 Pesquisa documental

A pesquisa bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa, revela-se a mais adequada para a investigação proposta, por oferecer flexibilidade analítica e amplitude interpretativa na compreensão crítica do objeto. A Análise documental tem como fonte, e objeto de estudo, a investigação dos documentos.

A investigação documental, como expõem Sá-Silva, Almeida e Guindani (2009, p. 4), “é compreendida como um processo que se utiliza de métodos e técnicas para a apreensão, compreensão e análise de documentos dos mais variados tipos”, cabendo ao pesquisador produzir deles informações relevantes, por meio de técnicas adequadas, elaboração de sínteses e categorização. Apoiada na abordagem qualitativa e diante do

problema de investigação, esta pesquisa adota o desenvolvimento da pesquisa documental e bibliográfica.

Como destaca Gil (2017, p. 34):

A pesquisa documental é utilizada em praticamente todas as ciências sociais e constitui um dos delineamentos mais importantes no campo da História e da Economia. Como delineamento, apresenta muitos pontos de semelhança com a pesquisa bibliográfica, posto que nas duas modalidades utilizam-se dados já existentes. A principal diferença está na natureza das fontes.

Assim, embora apresentem diferenças, as duas modalidades se mostram necessárias ao desenvolvimento deste estudo. Considera-se documento todo material que sirva como fonte para a pesquisa e que não tenha recebido tratamento analítico prévio, caracterizando-se como fonte primária. Podem ser elencados, nesse sentido, fotografias, imagens, pinturas, legislações, políticas públicas, recursos audiovisuais, jornais, matérias e outros. O uso de documentos na pesquisa documental favorece a observação do movimento de evolução de indivíduos, grupos, conceitos, conhecimentos, comportamentos, mentalidades e práticas, acrescentando a dimensão temporal e ampliando a compreensão do social (Cellard, 2008). De acordo com Bardin (2011, p.46),

A documentação trabalha com documentos, a análise de conteúdo com mensagens (comunicação); a análise documental faz-se principalmente por classificação/indexação, a análise categorial temática, é entre outras, uma das técnicas da análise de conteúdo. O objetivo da análise documental é a representação condensada da informação, para consulta e armazenagem, o da análise de conteúdo, é a manipulação da mensagem (conteúdo e expressão desse conteúdo), para evidenciar os indicadores que permitam inferir sobre uma outra realidade que não a da mensagem.

Conforme afirmam Lüdke e André (2018, p. 44), “[...] a análise documental pode se constituir numa técnica valiosa de abordagem de dados qualitativos, seja complementando as informações obtidas por outras técnicas, seja desvelando aspectos novos de um tema ou problema”. Nesse sentido, a análise documental constituiu-se em etapa fundamental para complementar os dados e as informações desta pesquisa. Portanto, o levantamento documental inclui os documentos citados no Quadro 1, entre outros. Segundo Cellard (2008), essa abordagem auxilia na identificação de discursos institucionais e tendências históricas sobre determinado tema.

A seleção dos documentos deve estar diretamente relacionada aos objetivos da investigação. Como afirmam Lüdke e André (1986, p. 40), a “escolha dos documentos não é aleatória. Há geralmente alguns propósitos, ideias ou hipóteses guiando a sua

seleção”. Dessa forma, para a análise da política de transporte escolar, foram escolhidas fontes normativas, técnicas e administrativas capazes de sustentar a investigação acerca do tema, especialmente, a forma de gestão do transporte escolar no município de Uberlândia (MG).

No plano legal federal, foram considerados: a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988; o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), instituído pela Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990; a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996; a Emenda Constitucional nº 59, de 11 de novembro de 2009, que ampliou a obrigatoriedade da educação básica; e o Plano Nacional de Educação (PNE), instituído pela Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014, cujo prazo de vigência foi prorrogado até 31 de dezembro de 2025 por meio da Lei nº 14.934, de 25 de julho de 2024⁴. Considerou-se ainda o marco fiscal vigente, estabelecido pela Lei Complementar nº 200, de 30 de agosto de 2023, que instituiu o novo regime fiscal aplicável às despesas públicas da União. Em todos esses documentos, o foco da análise recaiu sobre as referências ao transporte escolar e sobre os dispositivos que estruturam as condições institucionais e financeiras para a garantia do direito à educação.

A participação do setor privado na prestação de serviço, foco principal desta pesquisa, encontra-se respaldada no plano jurídico-institucional, por meio de um conjunto de dispositivos normativos que estruturam os processos de concessão, contratação e parcerias entre o Estado e agentes privados. A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 estabelece princípios gerais para a administração pública e autoriza a delegação da prestação de serviços públicos à iniciativa privada por meio de concessões e permissões, como avaliaremos ao longo do trabalho.

Posteriormente à Constituição, consolidou-se um arcabouço legal voltado à institucionalização desses mecanismos, destacando-se a Lei nº 9.491/1997, que reorganizou o Programa Nacional de Desestatização; a Lei nº 8.987/1995, que regulamenta o regime de concessões e permissões de serviços públicos; e a Lei nº 11.079/2004, que instituiu o marco regulatório das Parcerias Público-Privadas (PPPs), posteriormente aperfeiçoado pela Lei nº 12.766/2012. Somam-se a esse conjunto

⁴ Registra-se que, após o período delimitado para esta pesquisa, foi publicada a Lei nº 15.388/2026, que institui o novo Plano Nacional de Educação (PNE). Em razão do recorte temporal adotado (2015–2025), a referida legislação não compõe o conjunto documental analisado, embora possa constituir importante objeto para investigações futuras sobre as políticas educacionais brasileiras.

normativo a Lei nº 13.334/2016, que instituiu o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), e a Lei nº 13.303/2016, que dispõe sobre o regime jurídico das empresas estatais, estabelecendo regras de governança e contratação. No campo da gestão fiscal, a Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal) também exerce papel relevante ao impor limites ao gasto público, contribuindo para a adoção de mecanismos de contratação e parceria com o setor privado. Mais recentemente, a Lei nº 14.133/2021 instituiu o novo regime jurídico das licitações e contratos administrativos, substituindo gradualmente a Lei nº 8.666/1993 e regulamentando as formas de contratação pública atualmente utilizadas pela administração pública.

Quanto às políticas federais específicas ao Transporte Escolar, a pesquisa contempla o PNATE, Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004; a Resolução FNDE nº 18, de 21 de setembro de 2021, que dispõe sobre as orientações e diretrizes para execução e prestação de contas dos recursos transferidos pelo FNDE, no âmbito do PNATE; a resolução FNDE nº 5, de 7 de março de 2024, que estabelece critérios para o apoio técnico e financeiro suplementar à execução do PNATE, no exercício de 2024; a Resolução FNDE nº 7, de 5 de abril de 2024, que dispõe sobre a execução, o acompanhamento e a prestação de contas do PNATE no exercício de 2024; a Portaria FNDE nº 927, de 26 de junho de 2024, que define procedimentos complementares à execução financeira e à gestão dos recursos do PNATE, a Portaria FNDE nº 927, de 26 de junho de 2024, que define procedimentos complementares à execução financeira e à gestão dos recursos do PNATE.

Quanto ao Programa Caminho da Escola dedica-se à análise a Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007 que cria o Programa Caminho da Escola, com o objetivo de renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares da educação básica pública, a Resolução/CD/FNDE nº 52, de 1º de novembro de 2007 que altera o art. 3º da Resolução nº 3/2007, prorrogando o prazo para que os entes federados iniciem os procedimentos de crédito para adesão ao financiamento do Programa Caminho da Escola; a resolução/CD/FNDE nº 60, de 12 de dezembro de 2007, que altera dispositivos da Resolução nº 3/2007, permitindo aos entes federados a aquisição de veículos conforme as especificações do programa, o Decreto nº 6.768, de 6 de fevereiro de 2009, que institui o Programa Caminho da Escola, com a finalidade de renovar a frota de veículos escolares e assegurar o transporte seguro e de qualidade aos estudantes da

educação básica pública, a Lei nº 12.816, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre o apoio da União na aquisição de veículos e no uso do sistema de registro de preços no âmbito do Programa Caminho da Escola, a Resolução FNDE nº 4, de 4 de maio de 2020, que define critérios para o apoio técnico e financeiro aos entes federados no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR), relacionados ao Programa Caminho da Escola, a Resolução FNDE nº 1, de 20 de abril de 2021, que estabelece diretrizes para aquisição, utilização e monitoramento de veículos escolares adquiridos por meio do Programa Caminho da Escola, o Decreto nº 11.162, de 4 de agosto de 2022, que atribui ao FNDE, a coordenação e execução do Programa Caminho da Escola e Resolução FNDE nº 7, de 8 de maio de 2023 que autoriza a licitação para aquisição de bicicletas e capacetes escolares no âmbito do Programa Caminho da Escola. No recorte temporal estabelecido para a seleção de documento federais, adotou-se o ano de 1988 como marco inicial, em função da promulgação da Constituição Federal.

No Quadro 1 destaca-se o ano de publicação, o dispositivo legal, a instância executiva, a ementa do dispositivo legal e o conteúdo analisado em cada documento, instância administrativa de jurisdição, ementa. Os documentos foram selecionados considerando três dimensões analíticas: (i) normas constitucionais e legais relacionadas ao direito à educação; (ii) programas federais voltados ao financiamento e à organização do transporte escolar; e (iii) dispositivos jurídicos que regulam as modalidades de contratação pública e participação do setor privado na execução de políticas educacionais.

Quadro 1: Documentos federais analisados (1988 - 2024)

Ano	Documento/ Dispositivo Legal	Instância responsável pela publicação	Ementa	Conteúdo analisado
1988	Constituição da República Federativa do Brasil (1988)	Congresso Nacional/ Governo Federal	Constituição Da República Federativa Do Brasil - 1988.	Art. 208; Art. 211
1990	Estatuto da Criança e do Adolescente – Lei nº 8.069/1990	Congresso Nacional/ Governo Federal	Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências.	Art. 4º
1996	Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB (Lei nº 9.394/1996)	Congresso Nacional/ Governo Federal	Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.	Art. 10, Inciso VII; Art. 11, Inciso VI
2002	Lei nº 10.520/2002 – Lei do Pregão	Congresso Nacional / Governo Federal	Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, a modalidade de	Modalidade de contratação do transporte escolar; lógica de menor

			licitação denominada pregão.	preço competitividade e
2004	Lei nº 10.880/2004 – PNATE	Congresso Nacional/ Governo Federal	Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE... e dá outras providências.	Documento na íntegra.
2007	Resolução/CD/FNDE nº 3/2007	FNDE/ Ministério da Educação	Cria o Programa Caminho da Escola e estabelece as diretrizes e orientações para a aquisição de veículos e embarcações.	Documento na íntegra.
2009	Decreto nº 6.768/2009 – Caminho da Escola	Presidência da República/ Ministério da Educação	Disciplina o Programa Caminho da Escola e dispõe sobre a aquisição de veículos para transporte escolar.	Documento na íntegra.
2009	Emenda Constitucional nº 59/2009	Congresso Nacional/ Governo Federal	Acrescenta parágrafos ao art. 208 da Constituição Federal... e dá outras providências.	Art. 208, inciso VII (redação atual)
2013	Lei nº 12.816/2013	Congresso Nacional/ Governo Federal	Dispõe sobre o apoio da União às redes públicas de educação básica na aquisição de veículos para o transporte escolar...	Programa Caminho da Escola
2014	Plano Nacional de Educação 13005/2014	Congresso Nacional/ Governo Federal	Aprova o Plano Nacional de Educação - PNE e dá outras providências	Metas e Estratégias (Meta 4, 7, 9 e 20)
2019	Decreto nº 10.024/2019 – Pregão Eletrônico	Presidência da República / Governo Federal	Regulamenta a licitação na modalidade pregão, na forma eletrônica, para aquisição de bens e serviços comuns.	Operacionalização do pregão eletrônico; disputa de preços e racionalidade concorrencial na contratação
2020	Resolução nº 4/2020	FNDE/ Ministério da Educação	Dispõe sobre a execução do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE.	PNATE e mecanismos de repasse
2021	Lei nº 14.133/2021 – Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos	Congresso Nacional/ Governo Federal	Institui a Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos.	Terceirização e contratos para transporte escolar
2021	Resolução nº 1/2021	FNDE/ Ministério da Educação	Altera a Resolução nº 16, de 2020, para dispor sobre as formas de participação e de adesão de entes federados no Plano de Ações Articuladas	Programa Caminho da Escola

			(PAR) e no Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle (SIMEC).	
2022	Decreto nº 11.162/2022	Presidência da República/ Ministério da educação	Altera o Decreto nº 6.768, de 2009, que disciplina o Programa Caminho da Escola.	Programa Caminho da Escola
2023	Resolução nº 7/2023	FNDE/ Ministério da Educação	Altera as resoluções que regulamentam o Programa Caminho da Escola para incorporar as novas disposições do Decreto nº 11.162/2022.	Programa Caminho da Escola
2023	Lei Complementar nº 200, de 30 de agosto de 2023 – Novo Arcabouço Fiscal	Congresso Nacional / Governo Federal	Institui regime fiscal sustentável para garantir a estabilidade macroeconômica do País e cria regras para o crescimento das despesas públicas da União.	Regras de controle das despesas públicas e limites ao crescimento do gasto público, com implicações para o financiamento das políticas sociais e educacionais.
2024	Resolução CD/FNDE nº 7, de 2 de maio de 2024	Ministério da Educação/Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação/Conselho Deliberativo	Institui a Solução BB Gestão Ágil como ferramenta de comprovação da execução dos recursos repassados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, e altera a Resolução CD/FNDE nº 6, de 8 de maio de 2020, que dispõe sobre o atendimento da alimentação escolar aos alunos da educação básica no âmbito do Programa Nacional de Alimentação Escolar - PNAE.	Solução BB Gestão Ágil e comprovação de gastos para prestação de contas públicas.

Fonte: Elaboração própria (2025).

Atinente à política do município de Uberlândia, campo empírico da pesquisa, delimitamos os seguintes documentos: publicados entre 2015 e 2025. No Quadro 2 destacamos a categoria documental, os documentos a cada categoria e a natureza destes documentos. Para análise dos mecanismos de privatização do transporte escolar no município de Uberlândia foram considerados documentos administrativos que

evidenciam as diferentes etapas da contratação pública, incluindo: processos licitatórios, contratos administrativos, termos aditivos, registros de empenho e pagamento, bem como informações sobre gestores e fiscais responsáveis pela execução contratual.

Quadro 2: Documentos do município de Uberlândia acerca do Transporte Escolar (2015 - 2025)

CATEGORIA DOCUMENTAL	DOCUMENTOS IDENTIFICADOS	NATUREZA
Processos licitatórios	Concorrência Pública nº 949/2015; Pregão Eletrônico nº 504/2017; Pregão Eletrônico nº 601/2018; Pregão Eletrônico nº 786/2021; Pregão Eletrônico nº 420/2022; Pregão Eletrônico nº 212/2023	Licitação (concorrência e pregão eletrônico)
Editais de credenciamento	Credenciamento nº 509/2018; Credenciamento SME nº 630/2023; Credenciamento SME nº 631/2023; Credenciamento SME nº 632/2023	Chamamento público / credenciamento
Contratos administrativos e instrumentos contratuais	Contrato nº 010/2018 (Manos Transportes); Contratos decorrentes da Concorrência nº 949/2015; Contrato nº 95/2020; Contratos individualizados decorrentes do Credenciamento nº 509/2018; Contratos Emergenciais nº 133/2024, nº 196/2024 e nº 200/2024; Termos aditivos e apostilamentos	Execução contratual
Contratação direta (dispensa e inexigibilidade)	Dispensa de Licitação nº 398/2023; Dispensa nº 34/2024; Dispensa nº 43/2024; Dispensa nº 66/2025; Inexigibilidades nº 16/2025, nº 35/2025, nº 49/2025 e nº 91/2025	Contratação direta
Documentos judiciais	Recomendação nº 01/2018 do Ministério Público; Mandado de Segurança nº 5068303-69.2023.8.13.0702; decisões liminares; Agravo de Instrumento nº 1.0000.24.000394-7/001; Ofício nº 0643/2024/PGM	Judicial e jurídico-administrativo
Documentos técnicos e de gestão	Termos de Referência dos Pregões nº 420/2022 e nº 212/2023; Termo de Referência do Credenciamento nº 632/2023; Termo de Referência CR 01/2025; Portaria SME nº 599/2023; Ato da Comissão Especial de Credenciamento; Ofício SME nº 5844/2023	Planejamento, regulação e gestão do serviço

Documentos de monitoramento e fiscalização	Contrato WR Tecnologia (2018); Dispensa nº 66/2025 (WR Tecnologia); relatórios de monitoramento por GPS; documentos de rastreamento e controle operacional da frota	Controle, monitoramento e fiscalização
Documentos financeiros	Empenhos, pagamentos, planilhas de execução contratual, estimativas de despesa e reequilíbrios econômico-financeiros (2019–2025)	Execução orçamentária e financeira

Fonte: Elaboração própria (2025).

No desenvolvimento da pesquisa, adotou-se a análise documental de natureza qualitativa como procedimento para a produção e interpretação dos dados. Conforme Chizzotti (1999, p. 98), trata-se de um método de tratamento e análise de informações contidas em documentos e registros escritos, permitindo a compreensão dos significados, das intenções e das racionalidades expressas nos materiais examinados.

A pesquisa documental fundamentou-se, prioritariamente, na documentação administrativa disponibilizada no Portal da Transparência do Município de Uberlândia, constituída por editais, contratos, processos administrativos, credenciamentos, dispensas, inexigibilidades, decisões judiciais e demais documentos relacionados à gestão do transporte escolar no período de 2015 a 2025. Complementarmente, foram consultados os microdados do Censo Escolar da Educação Básica (INEP) para caracterização da política de transporte escolar. Contudo, constatou-se a ausência de registros válidos para o município de Uberlândia entre 2007 e 2022, estando disponíveis apenas os dados referentes aos anos de 2023, 2024 e 2025. Em razão dessa limitação, os microdados foram utilizados exclusivamente como fonte complementar de contextualização, não constituindo o corpus documental da pesquisa nem definindo seu recorte temporal. Assim, de forma global, empreendemos a análise dos documentos referentes ao período de 2015 a 2025. Contudo, no que se refere aos dados obtidos no Portal da Transparência, o recorte compreendeu o período de 2023 a 2025.

A análise dos documentos não se restringiu à descrição de seus conteúdos formais. Buscou-se compreender os sentidos produzidos pelos diferentes instrumentos administrativos, normativos, contratuais e judiciais relacionados ao transporte escolar, considerando-os como expressões das formas de organização e gestão da política pública

em determinado contexto histórico. Nessa perspectiva, os documentos foram compreendidos não apenas como registros administrativos, mas como produções sociais que expressam disputas, escolhas institucionais e concepções de gestão presentes na política de transporte escolar.

O movimento analítico foi desenvolvido por meio de leituras sucessivas do corpus documental, permitindo a identificação de conteúdos recorrentes, justificativas administrativas, modalidades de contratação, mecanismos de controle, formas de execução do serviço e procedimentos de gestão que se repetiam ao longo do período investigado ou que sinalizavam mudanças relevantes na condução da política pública do transporte escolar no município de Uberlândia. A partir dessas recorrências e/ou modificações, foram identificados temas que se mostraram significativos para a compreensão do objeto de estudo.

A construção dos temas não decorreu de categorias previamente estabelecidas, mas emergiu da interlocução contínua entre os documentos analisados, os objetivos da pesquisa e o referencial teórico adotado. Desse modo, temas como economicidade, menor preço, conveniência administrativa, monitoramento e fiscalização, concorrencialidade, judicialização, emergencialidade, individualização da prestação do serviço e transferência do risco operacional foram sendo delimitados à medida que apareciam de forma recorrente nos diferentes documentos examinados. Assim como, as alterações e as modificações da forma de contratação do transporte escolar.

Posteriormente, esses temas foram agrupados em eixos analíticos mais amplos, construídos com o objetivo de interpretar os movimentos, as tensões e as contradições presentes no avanço da privatização do transporte escolar no município de Uberlândia. Tal procedimento permitiu articular os elementos empíricos identificados nos documentos às discussões teóricas que fundamentam a pesquisa, possibilitando compreender não apenas os mecanismos de contratação adotados ao longo do período investigado, mas também as transformações ocorridas na atuação do Estado e na gestão da política pública.

No âmbito da pesquisa qualitativa, esse movimento analítico possibilita ultrapassar a descrição imediata dos documentos, favorecendo a interpretação dos processos sociais, políticos e institucionais que lhes dão origem. Conforme destaca Minayo (2009), a pesquisa qualitativa busca compreender fenômenos sociais em sua

complexidade, considerando os significados produzidos pelos sujeitos e pelas instituições em contextos historicamente determinados.

Assim, a análise desenvolvida nesta pesquisa orientou-se pela identificação de recorrências documentais, pela construção de temas e pela elaboração de eixos analíticos capazes de revelar as múltiplas dimensões do mecanismo de privatização do transporte escolar, articulando os dados empíricos às determinações históricas, políticas e sociais que constituem o objeto investigado.

1.2.2 Pesquisa bibliográfica

A pesquisa bibliográfica aborda autores que discutem as políticas públicas do transporte escolar, sob a perspectiva do neoliberalismo, da privatização da educação e das transformações da gestão pública. Para Gil (2017, p.24),

A pesquisa bibliográfica fundamenta-se em material elaborado por autores com o propósito específico de ser lido por públicos específicos. Já a pesquisa documental vale-se de toda sorte de documentos, elaborados com finalidades diversas, tais como assentamento, autorização, comunicação etc.

A pesquisa bibliográfica é definida por Macedo (1994) pela busca de informações, seleção de documentos que se relacionam com o problema de pesquisa e o respectivo fichamento das referências para que sejam posteriormente utilizadas. Complementa ainda que a utilização de normas bibliográficas, por sua vez, deve acontecer de forma coerente com o registro das referências para que se constitua um guia seguro para outros pesquisadores.

Para Gil (2002, p. 44), a pesquisa bibliográfica “[...] é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”. Para Severino (2007, p.122):

a pesquisa bibliográfica é aquela que se realiza-se pelo: registro disponível, decorrente de pesquisas anteriores, em documentos impressos, como livros, artigos, teses etc. Utilizam-se dados de categorias teóricas já trabalhadas por outros pesquisadores e devidamente registrados. Os textos tornam-se fontes dos temas a serem pesquisados. O pesquisador trabalha a partir de contribuições dos autores dos estudos analíticos constantes dos textos.

Com base nas descrições de Sousa *et al.* (2014), a pesquisa bibliográfica assume um papel fundamental desde o início da investigação científica porque é por meio dela que o pesquisador se aprofunda no tema, explorando as obras já publicadas, além de que é preciso apresentar um embasamento teórico sólido e relevante.

Para fundamentar a análise das transformações do Estado e das estratégias de privatização, a pesquisa articula um referencial teórico que transita entre a filosofia política contemporânea e a análise das políticas educacionais brasileiras. A compreensão da racionalidade neoliberal como uma nova razão do mundo é subsidiada por Dardot e Laval (2016), ao passo que a análise da lógica de atuação do Estado neoliberal e sua relação com a acumulação de capital recorre às contribuições de Harvey (2008). De maneira complementar, a autora utiliza os conceitos de "economicização do político" e de "cidadania sacrificial", formulados por Brown (2015; 2018), para desvelar como a racionalidade de mercado subjuga os direitos sociais e redefine a participação cidadã sob a égide da eficiência gerencial.

No contexto específico das políticas educacionais nacionais, a investigação fundamenta-se nas reflexões de Adrião (2018) e Peroni (2013) sobre os processos de privatização endógena e exógena na gestão da educação pública brasileira. Essa base analítica é alicerçada por um arcabouço jurídico voltado aos direitos sociais, cuja sustentação teórica e normativa é estabelecida a partir dos estudos de Bobbio (1992), Cury (2002; 2008) e Duarte (2004). Essa articulação entre teóricos clássicos e contemporâneos permite à autora sustentar a tese de que o transporte escolar, enquanto política pública de garantia de direitos, encontra-se sob constante tensão, sendo crescentemente tensionado pela lógica privatista e pela racionalidade neoliberal que permeiam o aparelho estatal.

O pesquisador deve garantir uma base sólida de busca a artigos de revistas, bibliografias e obras relevantes de autores que tratam da mesma temática. Nessa leitura o pesquisador deve ser capaz de captar, compreender e articular as ideias dos autores, suas convergências e divergências.

A pesquisa bibliográfica é um apanhado geral sobre os principais trabalhos já realizados, revestidos de importância, por serem capazes de fornecer dados atuais e relevantes relacionados com o tema. O estudo da literatura pertinente pode ajudar a planificação do trabalho, evitar publicações e certos erros, e representa uma fonte indispensável de informações, podendo até orientar as indagações (Lakatos; Marconi, 1992, p. 158).

Para estabelecer distinções conceituais entre os termos utilizados nesse tipo de levantamento e análise bibliográfica, Soares e Maciel (2000) defendem que o “Estado do Conhecimento” constitui uma metodologia mais restrita, por se tratar de um estudo que contempla apenas um setor das publicações sobre determinado tema. Os autores alertam que a multiplicidade de pesquisas em diferentes áreas e a variedade de discussões não

colaboram para integrar os resultados e tampouco permitem compreender as contradições e incoerências identificadas. Nesse sentido, o primeiro passo consiste em elaborar um Estado do Conhecimento na área selecionada, caracterizado como uma revisão crítica da literatura específica, a fim de identificar os aspectos valorizados e os referenciais teóricos que vêm subsidiando as pesquisas ao longo do tempo.

Romanowski e Ens (2006, p. 39) destacam que estudos dessa natureza:

[...] podem significar uma contribuição importante na constituição do campo teórico de uma área de conhecimento, pois procuram identificar os aportes significativos da construção da teoria e prática pedagógica, indicar as restrições sobre o campo em que se move a pesquisa, as suas lacunas de disseminação, identificar experiências inovadoras investigadas que apontem alternativas de solução para os problemas da prática e considerar as contribuições da pesquisa na constituição de propostas na área focalizada.

Para os autores, a possibilidade de aprofundamento da análise é fundamental para “a definição de um campo investigativo em tempos de intensas mudanças associadas aos avanços crescentes da ciência e da tecnologia” (Romanowski; Ens, 2006, p. 39).

Nessa mesma perspectiva, Torres e Palhares (2014) entendem que a metodologia do Estado do Conhecimento busca ajustar os objetivos de pesquisa às especificidades dos diferentes campos de investigação, contribuindo para a contextualização, problematização e exploração de desafios, além de orientar futuras abordagens. Complementando essa discussão, Vosgerau e Romanowski (2014) afirmam que revisões sistemáticas da literatura científica colaboram para conhecer o percurso histórico das pesquisas em determinada área ou tema, favorecendo sua consolidação.

Com base nas discussões teóricas apresentadas, esta pesquisa realizou o levantamento de produções acadêmicas relacionadas ao tema nas seguintes bases: Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD), Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), e Portal de Periódicos da CAPES. Para tal, foram utilizados os seguintes descritores “privatização da educação” e “transporte escolar”,

Para o refinamento da busca, de modo a relacionar os descritores em conjunto e ampliar a precisão dos resultados. Contudo, não obtivemos resultados relacionando os descritores “privatização da educação” AND “transporte escolar” em nenhuma plataforma. Como segunda tentativa usamos “transporte escolar” AND “parcerias”, e não obtivemos resultados. Na terceira tentativa articulamos os descritores “Transporte

escolar” AND “políticas” e após esses passos identificamos 21 trabalhos, como descrito no Quadro 3.

O recorte temporal estabelecido foi de 2004 a 2024, coincidindo com a criação do PNATE, instituído pela Lei nº 10.880 de 2004, marco fundamental para a análise da política pública em questão.

Quadro 3: Pesquisa nas plataformas BDTD, CAPES e Repositório UFU com os descritores “Transporte escolar” AND “políticas”

Plataforma de busca	Trabalhos encontrados	Trabalhos selecionados
BDTD	10	5
CAPES	9	4
Repositório UFU	2	1
Total	21	10

Fonte: Elaboração própria; bases BDTD, Repositório UFU, e CAPES (2025).

Do quantitativo geral identificado selecionamos 10 pesquisas. A seleção desses trabalhos considerou tanto as palavras-chave quanto os resumos, permitindo identificar as produções que mais se aproximam da temática investigada. Sendo assim, usamos a “política educacional” como ponto principal de análise, identificando quais políticas mais se alinhavam com o objeto aqui estudado.

O critério inicial de seleção foi por meio da leitura dos títulos e, em seguida, a leitura dos resumos e palavras-chave. Após a leitura do resumo e quando em dúvida sobre a contribuição do trabalho em relação à problemática aqui proposta, foi realizada a leitura também do sumário e da introdução.

Após essa etapa, também conferimos se os trabalhos se repetiam nas plataformas e por fim, fizemos as devidas exclusões. A partir dessa triagem, restaram 6 trabalhos que foram definidos os estudos que compõem o *corpus* desta pesquisa, organizados a seguir.

Quadro 4: Produções acadêmicas selecionadas no levantamento bibliográfico (2004-2024)

Título do trabalho	Autor(a)	Ano	Instituição vinculada	Palavras-chave	Tipo
Metodologia para avaliação e distribuição de recursos para o transporte escolar rural	Alan Ricardo da, SILVA	2009	Universidade de Brasília	Avaliação; recursos; transporte escolar rural	Dissertação
O impacto dos recursos aplicados no transporte escolar em relação à gestão político-financeira da educação básica: um estudo do financiamento	Lana Karla Duques, NEVES	2019	Pontifícia Universidade Católica de Goiás	Financiamento; transporte escolar; Goiás	Dissertação

da educação em municípios de Goiás					
Gestão da política pública educacional dos programas de transporte escolar no município de Petrolina-PE (2019-2021)	Márcia Maria Soares de, SOUZA	2023	Universidade do Estado da Bahia (UNEB)	Política pública; transporte escolar; Petrolina-PE	Dissertação
A gestão do financiamento e a promoção da qualidade do ensino fundamental da rede de educação de um município do Sul de Minas Gerais	Rosilene de Lima Machado, SILVA	2023	Universidade do Vale do Sapucaí	Financiamento; qualidade da educação; ensino fundamental	Tese
O financiamento do transporte escolar na região de integração do Tocantins - PA: Uma análise do PNATE e do PETE/PA de 2019 a 2023	Amanda Silva dos, SANTOS	2024	Universidade Federal do Pará	Financiamento; PNATE; PETE/PA; transporte escolar	Dissertação
Política pública de transporte escolar gratuito como garantia de acesso e permanência na educação em Fortaleza	Cleilce Nazareno, COSTA	2025	Universidade Estadual do Ceará (UECE)	Política pública; transporte escolar; acesso e permanência	Dissertação

Fonte: Elaboração própria; bases BDTD, Repositório UFU e CAPES (2025).

Por meio da pesquisa bibliográfica verificou-se que o “Transporte Escolar”, apesar de ser um dos programas suplementares previstos na legislação e da sua importância enquanto instrumento de garantia de acesso à escola, representa um tema ainda pouco discutido em trabalhos acadêmicos, uma vez que com o recorte de busca de 20 anos (2004-2024) apenas 21 trabalhos foram encontrados, quanto associados às políticas públicas

Silva (2009), na dissertação de mestrado intitulada *Metodologia para avaliação e distribuição de recursos para o transporte escolar rural*, buscou propor uma metodologia capaz de avaliar e orientar a alocação de recursos voltados ao transporte escolar no meio rural. O estudo partiu da constatação das dificuldades de acesso à escola enfrentadas por estudantes residentes em áreas rurais, agravadas por desigualdades socioespaciais e pela insuficiência de investimentos públicos. Metodologicamente, a pesquisa utilizou levantamento estatístico e modelagem matemática para estruturar indicadores que subsidiassem a avaliação da política de transporte escolar rural. A proposta incluiu variáveis como distância percorrida, número de alunos atendidos, custo por quilômetro e

condições de infraestrutura viária, resultando em um sistema de distribuição mais equitativo e eficiente dos recursos.

Os resultados de Silva (2009) indicaram que, a ausência de critérios claros para a alocação dos recursos compromete a efetividade do programa, gerando disparidades entre municípios. A metodologia proposta por Silva demonstrou potencial para orientar gestores públicos na tomada de decisão, de modo a garantir maior racionalidade, equidade e transparência na aplicação dos recursos. O trabalho evidenciou, portanto, a necessidade de aprimorar as políticas de transporte escolar, especialmente no espaço rural, como condição para assegurar o direito de acesso e permanência dos estudantes na escola básica.

Neves (2019), na dissertação de mestrado intitulada *O impacto dos recursos aplicados no transporte escolar em relação à gestão político-financeira da educação básica: um estudo do financiamento da educação em municípios de Goiás*, analisou os efeitos do financiamento do transporte escolar sobre a gestão político-financeira da educação básica em municípios goianos. O estudo partiu do pressuposto de que o transporte escolar é componente fundamental para a garantia do direito à educação, sobretudo em regiões marcadas por desigualdades socioespaciais. Para tanto, foram examinados relatórios financeiros, legislações específicas e dados de execução orçamentária, além de entrevistas com gestores municipais da educação. Neves (2019) buscou compreender as relações entre os recursos destinados ao transporte escolar e as condições efetivas de acesso e permanência dos estudantes na escola.

Os resultados de Neves (2019) apontaram que, embora o transporte escolar represente parcela significativa do orçamento educacional em municípios de pequeno e médio porte, os recursos aplicados nem sempre são suficientes para atender à demanda. Foram identificadas fragilidades na gestão e na alocação orçamentária, o que compromete a efetividade da política. A autora conclui que a ausência de critérios de distribuição mais equitativos e a falta de planejamento de longo prazo resultam em desigualdades no atendimento, reforçando a necessidade de políticas públicas mais consistentes e sustentáveis para o transporte escolar em Goiás.

Na dissertação de mestrado intitulada *Gestão da política pública educacional dos programas de transporte escolar no município de Petrolina-PE (2019-2021)*, Souza (2023), analisou a implementação e a gestão das políticas públicas de transporte escolar

no município de Petrolina-PE, com foco no período de 2019 a 2021. A pesquisa partiu do reconhecimento de que o transporte escolar é uma política essencial para assegurar o acesso e a permanência dos estudantes, especialmente em regiões de grande extensão territorial e com comunidades rurais dispersas, como é o caso do município investigado.

O objetivo de Souza (2023) foi compreender como as políticas nacionais, notadamente o PNATE e o Caminho da Escola, foram operacionalizadas em nível local, bem como identificar os desafios enfrentados pela gestão municipal. Os resultados evidenciaram dificuldades relacionadas à insuficiência de recursos financeiros, à dependência de processos licitatórios e às limitações da frota escolar disponível. A pesquisa apontou que tais entraves comprometem a qualidade e a universalidade do atendimento, criando desigualdades entre os estudantes da zona urbana e da zona rural. No trabalho o autor conclui que, embora os programas federais tenham fornecido suporte importante, a gestão local enfrenta barreiras estruturais e financeiras que limitam a efetividade da política, demandando maior integração entre União, Estado e município para o fortalecimento do transporte escolar.

Silva (2023), na tese de doutorado intitulada *A gestão do financiamento e a promoção da qualidade do ensino fundamental da rede de educação de um município do Sul de Minas Gerais*, analisou a gestão do financiamento das políticas públicas voltadas para o ensino fundamental I e II em um município mineiro, com foco em seus impactos sobre os indicadores de qualidade da educação. O estudo de Silva (2023) foi contextualizado a partir da Constituição Federal de 1988, que descentralizou as responsabilidades educacionais entre os entes federativos, atribuindo ao município a oferta da educação infantil e do ensino fundamental. Nesse cenário, a autora investigou a aplicação e a gestão dos recursos oriundos de mecanismos como os 25% constitucionais para a educação, o Fundeb, o salário-educação, o PNATE e o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE).

Os dados foram coletados por meio de entrevistas e questionários com o secretário municipal de Educação, diretoras escolares e pais de alunos, além da análise documental em portais de transparência. O tratamento dos dados ocorreu pela técnica de análise de conteúdo. Na avaliação, foram utilizados dois conjuntos de indicadores: os de insumo, como corpo docente, bibliotecas, laboratórios de informática, infraestrutura, material

pedagógico, transporte escolar, merenda e gestão participativa; e os de resultado, como IDHM-Educação, desempenho no Saeb, rendimento escolar e Ideb.

De acordo com Silva (2023), os resultados evidenciaram que, embora os recursos sejam fundamentais para assegurar a oferta da educação básica, eles não se mostram abundantes nem suficientemente planejados para garantir melhorias consistentes de médio e longo prazo na qualidade do ensino. A autora conclui que a ausência de um planejamento estratégico eficaz e de uma gestão mais eficiente dos recursos compromete a efetividade das políticas públicas e a elevação dos indicadores educacionais.

A pesquisa de Santos (2024), *O financiamento do transporte escolar na região de integração do Tocantins - PA: uma análise do PNATE e do PETE/PA de 2019 a 2023*, investigou a política de financiamento do transporte escolar no Pará, com foco na articulação entre o PNATE e o Programa Estadual de Transporte Escolar do Pará (PETE/PA). Santos (2024) partiu do pressuposto de que o transporte escolar é uma política pública essencial para garantir o direito à educação e assegurar o acesso de estudantes residentes no campo às escolas rurais.

Os resultados da dissertação de Santos (2024) evidenciaram que, embora os repasses de recursos tenham possibilitado avanços na oferta do transporte escolar rural, persistem entraves relacionados à insuficiência de recursos, à burocracia administrativa e às desigualdades regionais. A pesquisa destacou ainda o contexto histórico de luta pela universalização do direito à educação e pela institucionalização do transporte escolar como política pública, ressaltando o protagonismo dos sujeitos nesse campo.

Na dissertação de mestrado intitulada *Política pública de transporte escolar gratuito como garantia de acesso e permanência na educação em Fortaleza*, Costa (2025), analisou o papel do transporte escolar gratuito na efetivação do direito à educação básica, investigando de que forma essa política pública contribui para assegurar o acesso e a permanência dos estudantes na rede municipal de ensino da capital cearense. A pesquisa partiu do pressuposto de que o transporte escolar é um dos pilares que viabilizam a democratização da educação, sobretudo em contextos urbanos marcados por desigualdades sociais e territoriais.

Costa (2025) afirma que o transporte escolar gratuito é uma condição indispensável para a garantia do direito à educação, uma vez que elimina barreiras relacionadas à mobilidade urbana e às dificuldades financeiras das famílias. Entretanto, a

pesquisa identificou entraves, tais como deficiências na gestão e manutenção da frota, insuficiência de rotas em determinados territórios e limitações orçamentárias. Por fim, conclui que, embora a política de transporte escolar gratuito tenha impacto positivo no acesso e na permanência dos estudantes, ainda há a necessidade de avanços na coordenação interinstitucional e no financiamento adequado, para que o programa cumpra integralmente seu papel.

A produção acadêmica sobre o tema do Transporte Escolar articulada ao descritor “políticas públicas”, embora limitada a apenas 21 trabalhos encontrados no recorte de 20 anos (2004-2024), culminando na seleção de 6 produções para análise, apresenta uma notável aproximação ao reafirmar unanimemente o transporte escolar como um direito essencial para garantir o acesso, a permanência, e a qualidade da educação. Contudo, há um distanciamento evidente no foco de suas análises em relação ao cerne desta pesquisa, pois os estudos se concentram primordialmente nos entraves de financiamento (insuficiência e alocação de recursos), na gestão operacional e logística (precariedade da frota, burocracia, e planejamento deficiente), e na necessidade de aprimorar o atendimento no espaço rural. Para a presente dissertação, que se propõe a analisar as estratégias privatistas de gestão em Uberlândia, a relevância desses trabalhos reside no fato de que as recorrentes falhas na gestão pública (insuficiência orçamentária e ineficiência logística) frequentemente servem como a justificativa implícita ou explícita (lógica neoliberal) para a transferência da execução do serviço à iniciativa privada, permitindo que a pesquisa use as lacunas apontadas pela literatura sobre financiamento e gestão como o ponto de partida para a crítica sobre a mercantilização do direito.

Diante do exposto, para a pesquisa bibliográfica foi realizada a revisão sistemática da literatura como movimento inicial, ou seja, o levantamento de trabalhos realizados dentro das temáticas enunciadas nas palavras-chave, com vistas a analisar os trabalhos encontrados, para investigação do conhecimento produzido na temática abordada, visando detectar pesquisas fundamentais para a construção da fundamentação teórica. De forma geral evidencia-se que os autores/as defendem o transporte escolar como direito à educação, contudo apontam muitas limitações da efetivação desta política.

Conforme já evidenciado por Lakatos; Marconi (1992, p.98), “a revisão sistemática da literatura possibilitou fazer o levantamento imprescindível sobre a produção de conhecimento científico relacionado ao problema de pesquisa e, assim, o

conhecimento e os dados levantados propiciaram as análises e discussões”. Da mesma forma, o levantamento bibliográfico foi imprescindível para o andamento da pesquisa e para a busca das reflexões e análises relacionadas ao assunto do trabalho aqui proposto. A partir do levantamento da produção científica em teses e dissertações, a investigação começou a adentrar o campo da temática de pesquisa que se desenvolve ao longo da dissertação.

1.3. Organização estrutural da dissertação

A presente dissertação está organizada em três seções analíticas, além desta introdução e das considerações finais. Na introdução, apresentam-se o tema, o problema de pesquisa, os objetivos, os referenciais teóricos e o percurso metodológico adotado, situando o transporte escolar como parte das transformações contemporâneas das políticas públicas educacionais sob a racionalidade neoliberal.

A segunda seção, intitulada “O neoliberalismo, a gestão pública e a negação do político (O universal)”, constitui a base teórico-estrutural da pesquisa e busca compreender as transformações do Estado no contexto neoliberal, com ênfase na incorporação de princípios gerencialistas e mercantis na gestão das políticas públicas. Inicialmente, discute-se a transição do Estado desenvolvimentista para o Estado neoliberal, abordando a reforma gerencial e a Nova Gestão Pública (NGP), à luz das contribuições de Dardot e Laval, Wendy Brown e David Harvey. Em seguida, desenvolve-se a noção de “economicização do político”, compreendida como o processo pelo qual direitos sociais passam a ser subordinados à lógica da eficiência, do custo e da racionalidade econômica. A seção também analisa a inflexão neoliberal ocorrida entre os governos de 1990 a 2023, marcada pela abertura comercial, pelas privatizações e pela reconfiguração das formas de atuação estatal. Por fim, discutem-se as estratégias de privatização das políticas públicas educacionais, distinguindo-se as formas exógenas e endógenas de privatização, bem como a produção da denominada “cidadania sacrificial” (Brown, 2019), conceito mobilizado para compreender a aceitação da precarização dos serviços públicos em nome da contenção de gastos e da eficiência administrativa.

A terceira seção, intitulada “O transporte escolar na política pública brasileira”, dedica-se à análise da institucionalização do transporte escolar no Brasil, discutindo os

marcos legais, programas e políticas que estruturam essa política pública no âmbito federativo. A seção aborda o regime de colaboração entre União, estados e municípios, bem como os mecanismos de financiamento e operacionalização do transporte escolar, com destaque para o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola. Busca-se, nessa etapa, compreender como o transporte escolar se consolida como política pública vinculada ao direito à educação e quais são as contradições presentes em sua implementação no contexto brasileiro.

A quarta seção, intitulada “A gestão do transporte escolar em Uberlândia/MG: análise e dialética da privatização”, corresponde ao campo empírico da pesquisa e apresenta os resultados da análise documental realizada sobre os processos administrativos, contratuais, normativos e judiciais relacionados ao transporte escolar no município de Uberlândia, no período de 2015 a 2025. Inicialmente, apresenta-se o cenário da pesquisa, caracterizando a rede municipal de ensino, a organização do transporte escolar e a evolução das formas de contratação adotadas pelo município ao longo do período investigado. Busca-se compreender como a política de transporte escolar foi sendo estruturada e quais transformações ocorreram nos mecanismos de execução e gestão do serviço.

Na sequência, a seção analisa a economicização do transporte escolar, discutindo como critérios econômicos passam a orientar sua organização e execução. Para isso, articula os temas recorrentes identificados na documentação examinada, especialmente editais, contratos, credenciamentos, dispensas, inexigibilidades e demais instrumentos administrativos —, buscando compreender como esses princípios se materializam nas estratégias de contratação adotadas pelo município. Nesse movimento, são examinadas as tensões entre eficiência e condições de prestação do serviço, economicidade e garantia do direito à educação, financiamento público e ampliação da participação privada, culminando na discussão da cidadania sacrificial como expressão das transformações contemporâneas nas políticas educacionais.

Nas considerações finais, realiza-se o movimento de síntese da totalidade investigada, retomando os objetivos da pesquisa e articulando os elementos teóricos e empíricos analisados. Argumenta-se que a gestão do transporte escolar em Uberlândia constitui uma expressão particular das transformações do Estado neoliberal e da incorporação da lógica da economicização nas políticas públicas educacionais,

produzindo formas de cidadania sacrificial e tensionando a efetivação do direito à educação.

2. O NEOLIBERALISMO, A GESTÃO PÚBLICA E A NEGAÇÃO DO POLÍTICO (O UNIVERSAL)

O objetivo da presente seção é fundamentar a análise da política de transporte escolar por meio de um referencial teórico que articula as reconfigurações do Estado e as lógicas da privatização no contexto neoliberal. Diferentemente do modelo de Estado de bem-estar social⁵, que buscava equilibrar capital e trabalho por meio de políticas redistributivas, o neoliberalismo enfatiza a racionalidade do mercado como princípio regulador da vida social, redefinindo noções de cidadania e direitos (Harvey, 2008).

A partir dessa perspectiva, esta seção buscará compreender as estratégias de privatização no âmbito da gestão do Estado neoliberal, entendendo-o não como um acidente ou uma evolução neutra do Estado moderno, mas como resultado histórico das crises do capital e das estratégias políticas adotadas pelas classes dominantes para restaurar sua capacidade de acumulação, inclusive por meio da mercantilização de direitos sociais e da reconfiguração das políticas públicas.

A formação do Estado constitui um dos temas centrais das ciências sociais e políticas, sendo objeto de debate desde a Antiguidade até os dias atuais. O Estado, compreendido como uma organização político-jurídica que exerce soberania sobre um território e uma população, recebeu diferentes interpretações ao longo da história, refletindo distintas construções sociais e políticas. Historicamente, a formação do Estado moderno europeu está associada ao declínio do feudalismo, ao final da Idade Média e à consolidação da centralização monárquica. Esse período marcou o fortalecimento das burocracias administrativas, a concentração do poder nas mãos das monarquias, a criação de exércitos permanentes, a implementação de sistemas regulares de arrecadação fiscal e o estabelecimento de códigos jurídicos unificados, elementos que consolidaram a soberania centralizada característica do Estado moderno.

⁵ O Estado de bem-estar social (Welfare State) corresponde ao modelo de organização estatal consolidado após a Segunda Guerra Mundial, especialmente nos países capitalistas centrais, caracterizado pela ampliação da intervenção do Estado na economia e pela implementação de políticas voltadas à garantia de direitos sociais, como educação, saúde, previdência e assistência social. Esse modelo fundamenta-se, entre outros referenciais, nas contribuições do pensamento keynesiano, buscando compatibilizar crescimento econômico, democracia e proteção social. A partir da década de 1970, esse arranjo passou a ser questionado pelas reformas neoliberais, que criticavam a expansão da intervenção estatal e defendiam a ampliação dos mecanismos de mercado (Harvey, 2008; Dardot; Laval, 2016).

Essa centralização do poder e a estruturação administrativa do Estado moderno europeu estabeleceram as condições para a formulação das bases da soberania e da racionalidade administrativa estatais contemporâneas. Dessa origem, ramificaram-se diferentes configurações, como a liberal, resultantes de transformações nas relações entre modo de produção, Estado e sociedade. Essas matrizes europeias, incorporando ao longo da história as bases do liberalismo, marcam, em parte, influências nas atuais configurações do modelo estatal.

O Estado assume diversos conceitos e modelos dependendo da perspectiva analisada e do momento da história. Essa complexidade no conceito de Estado reflete uma multiplicidade de vertentes epistemológicas e sua compreensão e estudo é influenciado por diferentes bases teóricas e metodológicas.

Segundo Outhwaite e Bottomore *apud* Sanfelice (2021, p. 65):

Há uma grande concordância entre os cientistas sociais quanto a como o Estado deve ser definido. Uma definição composta incluiria três elementos. Primeiro, um Estado é um conjunto de instituições. Estas são definidas pelos próprios agentes do Estado. [...] Segundo essas instituições encontram-se no centro de um território geograficamente limitado, a que geralmente nos referimos como sociedade. De modo crucial, o Estado olha dentro de si mesmo, no caso de sua sociedade nacional, e para fora, no caso de sociedades mais amplas, entre as quais ele precisa abrir seu caminho. Seu comportamento em uma área, em geral, só pode ser explicado pelas suas atividades na outra. Terceiro, o Estado monopoliza a criação das regras dentro do seu território. Isso tende à criação de uma cultura política comum, partilhada por todos os cidadãos.

A citação de Outhwaite e Bottomore, *apud* Sanfelice (2021, p. 65), evidencia que “há um consenso entre os cientistas sociais quanto à definição do Estado como um conjunto de instituições que exercem soberania sobre um território e sua população”. Segundo essa perspectiva, o Estado se caracteriza por três dimensões fundamentais: primeiro, a institucionalidade, representada pelo conjunto de instituições formalmente constituídas e reconhecidas pelos próprios agentes do Estado; segundo, a territorialidade e abrangência social, que se refere à atuação dessas instituições dentro de um território delimitado, articulando relações internas com a sociedade nacional e externas com outras sociedades; e terceiro, o monopólio da normatividade e a construção de uma cultura política comum, uma vez que o Estado detém a prerrogativa de criar regras dentro de seu território, promovendo a formação de valores e práticas compartilhadas pelos cidadãos.

A formação do Estado deve ser entendida como sendo multifacetado, envolvendo aspectos históricos, econômicos, políticos e culturais. A análise de sua constituição e

evolução revela não apenas a construção de uma ordem política institucionalizada, mas também as tensões e contradições inerentes à sua própria existência. O Estado não é apenas resultado de um contrato ou de uma imposição de força, mas sim de um conjunto de práticas, lutas e transformações que o configuram continuamente. Essa compreensão é fundamental para pensar os desafios atuais da gestão do governo, da democracia e da soberania em um mundo globalizado e capitalista.

Conforme Barbosa Teixeira e Rigoldi (2003, p. 1593), “O ponto inicial e fundamental para compreender os sistemas político-econômicos e os regimes de governo é abordar onde esses sistemas e regimes são aplicados: no Estado”. Numa perspectiva materialista histórico-dialética, o Estado é reconfigurado a partir de rearranjos da sociedade frente às forças sociais e econômicas em conflito e em crise. Sendo assim, as transformações sociais não ocorrem ao acaso ou de forma neutra, elas são resultado de relações sociais que dão forma a novos arranjos, sejam eles na economia, na política e em todas as áreas da sociedade.

Como aponta Lima (1998, p.120-121), “o Estado é percebido como uma instituição permanente, [...] o Governo é percebido como transitório.” O autor argumenta que o Estado é percebido como permanente ligado aos interesses públicos enquanto o governo transitório é ligado a interesses privados.

O Estado, atua como agente mediador das relações sociais e econômicas e este não pode ser analisado de forma isolada ou estática. Na contemporaneidade, a lógica neoliberal, que defende a ideologia que busca a supremacia do mercado e a acusação da ineficiência do Estado, não se limita à economia, mas penetra nas dimensões culturais e subjetivas, produzindo formas de individualização e responsabilização dos sujeitos (Brown, 2019). Ao mesmo tempo, essa lógica gera contradições profundas: enquanto promete liberdade e eficiência, promove exclusões e amplia desigualdades sociais (Dardot; Laval, 2016).

A sociedade [o conjunto de sujeitos e suas relações], nesse sentido, é reflexo e produtora dessas tensões. Ela é reflexo da ideologia neoliberal que permeia as práticas cotidianas e produtora da resistência que emerge dos conflitos de classe. De um lado, surgem discursos que legitimam a competição e a meritocracia como valores universais; de outro, emergem movimentos sociais que questionam os efeitos da precarização do trabalho e da mercantilização da vida. Assim, a sociedade sob o Estado neoliberal

constitui-se como um campo de disputa simbólica e material, em que as transformações históricas se entrelaçam às práticas cotidianas. Essa visão nos faz refletir que a realidade social não é estática, mas permanentemente atravessada por contradições que revelam o caráter histórico-dialético das relações humanas.

As transformações sociais e a história não são neutras, interferem e são interferidas por arranjos na economia, na política e em todas as áreas de relações da sociedade. A visão dessas transformações por meio do materialismo histórico-dialético, vai além das aparências, os processos se revelam e se materializam em um complexo tecido de relações sociais, que impactam a sociedade.

Assim a análise da atuação do Estado como garantidor do direito à educação pressupõe o olhar crítico às contradições, lutas, resistências e conquistas. Tanto na elaboração da construção dos dispositivos legais quanto na sua efetivação por meio do acesso, permanência e qualidade. Nesse contexto, políticas educacionais, como o transporte escolar, ilustram a relação de conflito entre o ataque aos direitos sociais frente aos interesses neoliberais e a luta pela consolidação destes direitos.

Essa concepção evidencia que o Estado não se limita à dimensão formal, mas desempenha um papel central na regulação de relações sociais, na definição de normas e na consolidação de identidades políticas, sempre marcadas por contradições e disputas. No campo da educação, essa perspectiva permite compreender como políticas públicas, não como instrumentos neutros de administração, mas como expressões de projetos societários em disputa. Nessa direção, o transporte escolar pode ser analisado para além de sua dimensão operacional, revelando-se como espaço em que se materializam diferentes concepções de Estado, de direito social e de gestão pública.

Dessa forma, a presente seção tem como objetivo caracterizar o neoliberalismo enquanto racionalidade hegemônica de governo, de modo a apreender seus desdobramentos na gestão do Estado e, especificamente, na privatização da educação no Brasil. Compreender essa lógica é condição indispensável para analisar criticamente as transformações recentes das políticas educacionais, bem como para evidenciar como a negação do político, entendida como esvaziamento do universal e do direito, se articula à expansão de estratégias privatizantes e à redefinição do papel do Estado no campo da educação.

Tal discussão constitui o fundamento teórico que permitirá, nos capítulos seguintes, analisar a política de transporte escolar em Uberlândia como expressão particular mais ampla da reconfiguração estatal e de incorporação da racionalidade neoliberal à gestão das políticas públicas.

2.1. O Estado Neoliberal e a Nova Razão do Mundo

A análise das políticas públicas de educação exige uma abordagem que ultrapasse a observação isolada dos programas e ações estatais, demandando a compreensão da totalidade social, política e econômica na qual essas políticas são formuladas e implementadas (Freitas, 2018). Tal perspectiva implica, necessariamente, examinar a concepção de Estado que orienta a ação governamental, uma vez que as formas de organização e gestão estatal condicionam não apenas o conteúdo, mas também o sentido político das políticas públicas. Esse processo, contudo, não se desenvolve de maneira linear ou cumulativa; ao contrário, é atravessado por contradições, disputas e rearranjos históricos, resultantes da correlação de forças entre classes e projetos societários em conflito.

No contexto contemporâneo, observa-se a consolidação de um padrão específico de organização da sociedade capitalista que tem assumido centralidade na orientação das ações estatais: o neoliberalismo. Trata-se de uma racionalidade que, longe de se restringir a um conjunto de políticas econômicas pontuais, conforma um modo de governar, capaz de atravessar governos de distintas matrizes ideológicas, os quais, apesar de discursos divergentes, frequentemente compartilham fundamentos comuns no que diz respeito à gestão do Estado e à condução das políticas sociais. Como argumentam Dardot e Laval (2016), o neoliberalismo não deve ser compreendido apenas como uma doutrina econômica ou um modelo de governo, mas como uma verdadeira “nova razão do mundo”, que reorganiza as práticas institucionais, os marcos normativos e as formas de subjetivação social.

A definição do neoliberalismo, entretanto, não é consensual, tampouco simples, mesmo no interior do campo crítico. Casara (2021) chama atenção para o uso excessivamente amplo e, por vezes, impreciso do termo, que acaba assumindo a condição de um conceito “guarda-chuva”, empregado para nomear fenômenos distintos ou

dimensões variadas da história. Tal polissemia, segundo o autor, dificulta a delimitação conceitual do neoliberalismo e, por conseguinte, a compreensão rigorosa de seus efeitos sobre o Estado e as políticas públicas. Ainda assim, é possível afirmar, em síntese, que o neoliberalismo emerge inicialmente como uma teoria econômica, formulada em meio a disputas doutrinárias no interior do pensamento liberal, para, posteriormente, converter-se em políticas econômicas concretas e, por fim, consolidar-se como uma racionalidade governamental, capaz de orientar a ação estatal e reorganizar a vida social (Casara, 2021).

A realidade social é dinâmica, dialética, contrária a um conhecimento rígido, e a história vai se construindo e modificando. De acordo com Severino (1986, p. 5) a realidade “vai se produzindo permanentemente mediante um processo de mudança determinado pela luta dos contrários, por força da contradição que trabalha o real, no seu próprio interior”. Diante desse contexto, nos últimos anos, o avanço das políticas neoliberais impacta diretamente as políticas públicas e a educação. A gestão do transporte escolar, se insere em um contexto de redução do papel do Estado e ampliação da participação do setor privado. Observa-se uma reconfiguração das responsabilidades públicas, que são traduzidas na transferência da oferta de serviços essenciais à população para empresas.

Na contemporaneidade, a discussão sobre a formação e a função do Estado relaciona-se às disputas e contradições presentes na sociedade capitalista, marcada pela existência de grupos e classes sociais com interesses distintos e, muitas vezes, antagônicos. Nesse contexto, a atuação estatal não pode ser compreendida como resposta neutra às demandas da sociedade, uma vez que se encontra atravessada pelas relações de poder e pelas disputas em torno dos interesses econômicos, sociais e políticos.

Em meio ao liberalismo, no início do século XX, em contexto de crise, teóricos liberais defendiam a tese de que a aplicação de políticas redistributivas assistenciais planificadoras reguladoras e protecionistas pelo Estado onerava a máquina pública e, por outro lado, movimentos de resistência da classe trabalhadora buscavam reformas que visavam a redistribuição de renda e proteção social. Este período foi marcado por um cenário de crise da acumulação do capital, altos índices de desemprego, taxas elevadas de inflação e juros. Nesse cenário os liberais passaram a demandar um modelo econômico que garantisse o desenvolvimento da economia e atendesse as demandas do capital.

Trata-se de uma reinterpretação do liberalismo clássico, que enfatiza a centralidade do mercado como regulador da vida econômica e social, defendendo a redução da intervenção estatal, a privatização de empresas públicas e a flexibilização das relações de trabalho. Em essência, o neoliberalismo busca reposicionar o Estado como garantidor da ordem jurídica e da liberdade de mercado, mas sem desempenhar funções diretas na economia (Harvey, 2008; Dardot; Laval, 2016).

Entretanto, os impactos sociais dessas políticas suscitaram críticas profundas. Autores como David Harvey (2008) argumentam que o neoliberalismo intensificou a desigualdade, enfraqueceu direitos trabalhistas e contribuiu para a precarização do trabalho. Pierre Dardot e Christian Laval (2016) sustentam que o neoliberalismo vai além da esfera econômica, constituindo uma nova racionalidade política que molda subjetividades e redefine o próprio sentido da cidadania, subordinando-a à lógica do mercado. Nesse sentido, o neoliberalismo produz não apenas reformas institucionais, mas também transformações culturais e sociais, consolidando a competitividade e a individualização como valores centrais.

O neoliberalismo não se configurou apenas como doutrina econômica, mas como projeto político transnacional, impondo padrões de governo, competitividade e financeirização da economia, deve ser compreendido como uma racionalidade política complexa que atravessa dimensões econômicas, sociais e culturais. Mais do que um conjunto de políticas econômicas, ele representa um projeto de reorganização da sociedade em torno da primazia do mercado. A análise crítica do neoliberalismo é fundamental para compreender as contradições atuais do capitalismo global, bem como os desafios postos à democracia, à soberania estatal e à justiça social no século XXI.

De acordo com Dardot e Laval (2016), o neoliberalismo transcende a mera teoria econômica ou um novo modelo de governo, transformando-se em uma lógica que reorganiza a sociedade como um todo. Nessa direção, autores como Harvey (2008) e Brown (2015) complementam que, o neoliberalismo opera por meio da despolitização das decisões públicas e da subordinação dos direitos sociais à lógica de mercado, promovendo a mercantilização das relações sociais e a redefinição do papel do Estado. O Estado deixa de ser compreendido prioritariamente como garantidor de direitos universais e passa a atuar como gestor eficiente de serviços, orientado por critérios de desempenho, produtividade e racionalidade econômica (Freitas, 2018). Tal movimento se articula

diretamente às reformas gerenciais do aparelho estatal, amplamente difundidas a partir da década de 1990, que reposicionam o Estado como regulador e indutor, em detrimento de seu papel histórico de executor direto das políticas sociais (Dardot; Laval, 2016; Harvey, 2008).

É nesse quadro que a privatização se constitui como uma dimensão central do projeto neoliberal de reorganização do Estado. Mais do que a simples transferência de ativos ou serviços públicos para o setor privado, a privatização assume formas múltiplas, incluindo mecanismos indiretos e internos à própria administração pública, como a gestão por resultados, a lógica concorrencial e a adoção de instrumentos empresariais no interior das políticas sociais. No campo educacional, essas estratégias ganham relevo, na medida em que a educação passa a ser concebida como investimento, custo ou serviço, e não como direito social universal, conforme assegurado constitucionalmente.

No Brasil a inserção das teses neoliberais se constituiu, principalmente com os novos arranjos institucionais a partir da década de 1990. Contraditoriamente, momento marcado pelo estabelecimento da Constituição Federal de 1988, que buscava garantir os direitos sociais e garantir as bases de uma nova organização educacional.

O estado democrático de direito busca superar o estado liberal e o estado social pela Concreção Material tanto da Liberdade formal quanto da igualdade social pelas relações econômicas em que se produz e pelas relações políticas em que se conduz a existência social o que impõe definir de qual direito se fala quando se trata de sujeitar o estado do direito mesmo porque pouco valem a legitimidade e o controle obtidos pela submissão do Estado ao direito se o direito se reduz a lei que o estado põe na atualidade a principal substância moral do estado de direito e separado da Democracia é a dignidade humana como expressão axiológica (Barros, 2008, p. 235).

Nesse viés, o neoliberalismo defende um Estado caracterizado pela mínima intervenção na economia e na proteção dos trabalhadores através de benefícios sociais. A doutrina neoliberal não garante os direitos universais e incentiva os indivíduos a participar ativamente do mercado para produção e manutenção do capital. Para Peroni (1999, p. 51) o resultado é um “Estado máximo para o capital e mínimo para as políticas sociais”. Na reconfiguração estatal, no modelo neoliberal a crise não é atribuída ao capitalismo e sim ao Estado conforme argumenta Peroni (2013):

Para a teoria neoliberal, não é o capitalismo que está em crise, mas o Estado. A estratégia, portanto, é reformar o Estado ou diminuir sua atuação para superar a crise. O mercado é que deverá superar as falhas do Estado, portanto

a lógica do mercado deve prevalecer inclusive no Estado, para que ele possa ser mais eficiente e produtivo (Peroni, 2013, p.241).

Essa lógica assumiu dimensão internacional por meio da atuação de organismos multilaterais e da difusão de recomendações voltadas à liberalização econômica, à privatização e à redefinição do papel do Estado. No contexto da globalização, tais orientações ganharam centralidade e contribuíram para a disseminação da racionalidade neoliberal em diferentes países, fortalecendo um modelo político, econômico e cultural que ultrapassou as fronteiras nacionais. A globalização, entendida como a intensificação das relações econômicas, tecnológicas e informacionais em escala mundial, serviu como meio de difusão das políticas neoliberais, impondo aos países periféricos a adaptação de suas estruturas econômicas e administrativas às demandas do mercado global. Como destaca Chesnais (1996), a globalização financeira e a liberalização dos mercados consolidaram a subordinação das economias nacionais aos fluxos internacionais de capital, o que repercutiu diretamente na redefinição do papel do Estado e na orientação de suas políticas públicas.

“A globalização pode ser entendida como uma estratégia de enfrentamento da crise do capitalismo e de constituição de nova ordem econômica mundial” (Libâneo, Oliveira e Toschi, 2012 p. 85), e cria um ambiente propício à expansão do neoliberalismo e nesse contexto o apresenta como expressão principal e mais influente. O discurso da globalização reforça o fim das fronteiras para o desenvolvimento dos países em busca de novos mercados visando acumulação de capital, não diferente do neoliberalismo.

A ação da globalização acoplada ao novo modelo de produção e acumulação de capital seja no modelo neoliberal ou liberal são todos visando ganhos. [...] A forte evidência que é notada em primeiro plano é que os interesses desses dois sistemas seriam atender as necessidades dos mercados (Marinho, Castro, Aires, 2016, p. 8-9).

O movimento de integração mundial se caracteriza pela busca de maior produtividade e um mercado impulsionado pela competição e ampliação dos lucros. A globalização produz um novo sentido aos modos de produção, às forças produtivas, às empresas e às corporações. A competitividade impulsionada pela lógica do capitalismo no universo globalizado é condição para o contexto neoliberal e molda os comportamentos, relações sociais e políticas que são bases para a formação da identidade moderna. Indivíduos, instituições ou Estado devem funcionar com maior eficiência com o intuito de produzir melhor resultados para competir no mercado.

Sob essa ótica de eficiência, somada à redução de custos, se justifica, na lógica neoliberal, a transferência de serviços e responsabilidades antes do Estado, ao setor privado. O mercado no neoliberalismo é visto como o mecanismo eficiente para a obtenção do capital e uma das características principais, é que ele deve atuar com a menor interferência possível do Estado.

De acordo com Harvey (2008, p. 17), “o Estado na lógica neoliberal funciona como um tipo particular de aparelho, responsável por criar condições favoráveis à acumulação de capital” de modo a atender “os interesses dos detentores de propriedade privada, dos negócios, das corporações multinacionais e do capital”. Para garantir e proteger a liberdade individual, a propriedade privada e as instituições de livre mercado e comércio, o Estado Neoliberal, pode usar, inclusive, “meios de violência para preservar a todo custo essas liberdades” (Harvey, 2008, p. 75).

Assim a capacidade de transformação do cidadão por meio das ideologias neoliberais não se concentra somente nas esferas econômicas e políticas; a identidade dos indivíduos se remodela frente aos ideais de competição, eficiência e acumulação de capital. A percepção que os indivíduos têm de sua vida e de suas relações se alinham ao novo regime. “Essas políticas devem chegar ao ponto de mudar a própria maneira como o homem concebe sua vida e seu destino a fim de evitar os sofrimentos morais e os conflitos *Inter* ou *interindividuais*” (Dardot e Laval, 2016, p. 87).

Dardot e Laval (2016) ainda apontam em “A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal” que o neoliberalismo “é capaz de estruturar não só a ação dos governantes, como também as condutas dos governados” (Dardot e Laval, 2016 p. 87). Nesta direção os indivíduos também assumem valores de meritocracia, competição pelo desempenho e produção, visando lucro e acumulação de capital.

A reconfiguração estrutural do Estado, impulsionada pelas reformas de orientação neoliberal, demandou não apenas alterações administrativas, mas também a revisão de dispositivos constitucionais, a modificação de leis e normas infraconstitucionais e a criação de novos instrumentos institucionais, voltados à redefinição das funções estatais. Sob o argumento da necessidade de maior racionalização no uso dos recursos públicos, a Constituição Federal de 1988 consagrou a descentralização administrativa como princípio organizador da execução dos serviços sociais e de infraestrutura, bem como da distribuição dos recursos orçamentários entre União, estados e municípios.

[...] Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado (Brasil, 1988, art. 175).

Nesse sentido, o texto constitucional, ao mesmo tempo em que consolidou o Estado Democrático de Direito e assegurou direitos sociais fundamentais, também instituiu bases normativas que possibilitaram a delegação da execução de serviços públicos ao setor privado. Conforme citado, o artigo 175 da Constituição Federal, estabelece que compete ao Poder Público a prestação de serviços públicos, “diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação” (Brasil, 1988), regulamentando, ainda, o regime das empresas concessionárias, os direitos dos usuários, a política tarifária e a obrigatoriedade da manutenção de serviços adequados. Tal dispositivo jurídico, embora formulado no interior de um projeto constitucional comprometido com a universalização de direitos, abriu espaço para estratégias privatistas na administração pública, ao legitimar juridicamente a transferência da execução de serviços à iniciativa privada.

Esse arranjo normativo revela uma contradição constitutiva da Constituição de 1988: ao mesmo tempo em que afirma direitos sociais como universais, cria condições institucionais para que a eficiência administrativa e a contenção dos gastos estatais sejam articuladas como requisitos para a sua efetivação. Nesse contexto, observa-se uma progressiva reconfiguração do papel do Estado, que passa de executor direto das políticas públicas para uma atuação predominantemente reguladora, contratante e indutora.

Sempre relacionando com o desenvolvimento do capitalismo e seu processo de globalização, demonstra como mudanças nesse processo repercutem também nos processos de privatização pela substituição cada vez mais visível das obrigações do Estado para com as políticas sociais, que ao invés de direitos passam a ser consideradas “serviços” que o mercado pode cuidar (Adrião, 2022, p. 12).

Tal deslocamento insere-se no movimento mais amplo de transformação do Estado capitalista em contexto de globalização, no qual as obrigações estatais com as

políticas sociais são gradualmente substituídas por uma lógica de prestação de serviços, agora passíveis de serem ofertados e geridos pelo mercado (Adrião, 2022).

Como assinala Harvey (2008), no interior da lógica neoliberal, o Estado passa a operar como um aparelho específico voltado à criação de condições favoráveis à acumulação de capital, atuando prioritariamente na proteção dos interesses da propriedade privada, das corporações e do capital financeiro. Para assegurar a liberdade individual, a propriedade privada e o livre funcionamento dos mercados, o Estado neoliberal não apenas reorganiza suas funções, mas pode recorrer, inclusive, a mecanismos coercitivos para preservar essas liberdades, quando necessário (Harvey, 2008). Trata-se, portanto, de um Estado forte em sua função de garantir o mercado, ainda que retraído no que se refere à provisão direta de direitos sociais.

No Brasil, os principais eixos da Reforma do Estado concentraram-se na delimitação e redução do grau de intervenção estatal, na recuperação da governança entendida como capacidade de implementação eficiente das políticas e no aumento da governabilidade por meio de mecanismos de controle social e responsabilização. A crise fiscal foi mobilizada como justificativa central para a reforma, apresentando-se a eficiência do setor privado como solução tanto para o suposto inchaço do Estado quanto para sua alegada ineficiência. A partir desse diagnóstico, difundiu-se a ideia de que a otimização de recursos e a maximização de resultados, orientadas pela racionalidade do mercado, seriam capazes de conduzir à superação da crise e ao aumento da eficiência da administração pública. A ênfase na eficiência, nesse sentido, mostrou-se funcional à transferência de responsabilidades estatais ao setor privado, especialmente no campo das políticas sociais. Esse movimento foi caracterizado como uma Nova Gestão Pública.

As transformações neoliberais no Brasil materializaram-se de forma mais sistemática a partir das reformas do Estado implementadas na década de 1990, sobretudo com o Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado (PDRAE), elaborado sob a coordenação de Bresser-Pereira (1995). O Plano introduziu a lógica gerencial como paradigma da gestão pública, redefinindo o Estado como regulador e mediador das relações entre o público e o privado e favorecendo a transferência da execução de políticas sociais para instituições não estatais. Conforme argumenta Anderson (1995), o neoliberalismo não propõe a eliminação do Estado, mas sua reconfiguração em favor dos

interesses do mercado, o que se expressa na ampliação de práticas de descentralização, terceirização e privatização dos serviços públicos.

Nesse cenário, o campo educacional também foi impactado por tais transformações. Políticas públicas tradicionalmente compreendidas como dever exclusivo do Estado passaram a incorporar mecanismos de gestão privatistas, seja por meio da contratação de serviços, seja pela introdução de práticas gerenciais baseadas em eficiência, desempenho e controle por resultados. Tais mudanças refletem novas formas de regulação social e econômica, próprias do Estado neoliberal, nas quais a educação é progressivamente tratada como serviço e investimento, e não como direito social universal.

As diretrizes que orientaram esse processo de reforma alinham-se às recomendações difundidas internacionalmente a partir do chamado Consenso de Washington⁶, que elencava como medidas centrais para a estabilização econômica: disciplina fiscal, reorientação do gasto público, reforma tributária, taxas de juros positivas, câmbio orientado pelo mercado, liberalização comercial, abertura ao capital estrangeiro, privatização de empresas estatais, desregulamentação das atividades econômicas e garantia dos direitos de propriedade (Bandeira, 2002). Tais proposições expressam a base ideológica da reforma neoliberal, sustentada na crença de que a gestão privada é inerentemente superior à pública.

As propostas, visando à estabilização monetária e ao pleno restabelecimento das leis de mercado, consistiam em: disciplina fiscal; mudanças das prioridades no gasto público; reforma tributária; taxas de juros positivas; taxas de câmbio de acordo com as leis do mercado; liberalização do comércio; fim das restrições aos investimentos estrangeiros; privatização das empresas estatais; desregulamentação das atividades econômicas; garantia dos direitos de propriedade (Bandeira, 2002, p.135).

Como destacam Dardot e Laval (2016), o discurso legitimador dessa transferência de responsabilidades sustenta que o setor privado seria mais flexível, inovador e tecnicamente eficiente, por estar menos sujeito às normas estatutárias que regem o setor público. Ao atribuir à suposta incompetência do Estado e de seus servidores a

⁶ Foi um conjunto de recomendações de políticas econômicas formulado por economistas e instituições financeiras internacionais durante a década de 1980. Essas recomendações foram destinadas, principalmente, a países em desenvolvimento e emergentes que enfrentavam crises econômicas e buscavam promover o crescimento econômico e a estabilidade financeira. O Consenso de Washington apresentou um conjunto de dez regras, que refletem os principais elementos do projeto neoliberal. Essas regras defendiam políticas econômicas de caráter liberal, com foco na redução do papel do Estado na economia e na promoção da abertura dos mercados e da competição (Sobrinho, 2024, p.39).

responsabilidade pela crise, construiu-se um consenso em torno da necessidade de gerenciar políticas públicas segundo princípios empresariais, concorrenciais e orientados ao lucro. Essa narrativa incidiu de forma particular sobre setores estratégicos e socialmente sensíveis, como telecomunicações, siderurgia, saúde e educação, nos quais se difundiu um padrão de gestão agressivamente competitivo e voltado para resultados imediatos.

[...] A base ideológica para esta reforma reside na crença de que a gestão privada é inerentemente superior à pública. O discurso que legitima essa transferência de valores sustenta que o setor privado é mais reativo, mais flexível, mais inovador, tecnicamente mais eficaz por ser mais especializado e menos sujeito, que o setor público, a regras estatutárias (Dardot; Laval, 2016, p. 290).

Os modelos administrativos que moldaram o papel do Estado brasileiro, portanto, constituíram-se em instrumentos fundamentais para a redefinição da função estatal frente às mudanças históricas e políticas. Conforme analisa Leite (2021), as reformas administrativas, desde os modelos patrimonial e burocrático até o modelo gerencial, buscaram responder às demandas de eficiência e racionalização do Estado. No modelo gerencial, conforme definido por Bresser-Pereira, o objetivo central consistia em tornar o Estado “menor, mais eficiente e mais voltado para o atendimento das demandas dos cidadãos” (Pereira, 2001, p. 5), tendo como metas a redução dos gastos públicos no curto prazo e o aumento da eficiência administrativa no médio prazo (Pereira, 2001).

No documento do Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (MARE), reafirma-se reiteradamente o fortalecimento da função coordenadora e reguladora do Estado em nível federal, ao mesmo tempo em que se promove o repasse progressivo de responsabilidades relativas aos serviços sociais e à infraestrutura para estados e municípios. Nessa perspectiva, o Estado, enquanto promotor dos serviços, manteria o subsídio e o controle social, incentivando a participação da sociedade (Brasil, 1995). Bresser-Pereira (1997) enfatiza que a administração gerencial pressupõe um rígido controle do desempenho institucional, aferido por meio de indicadores previamente acordados e formalizados em contratos de gestão.

A descentralização administrativa, a indução da competição e a adoção de novos modelos de governança, orientados por eficiência e economia dos recursos públicos, configuram, assim, um Estado mínimo na provisão direta de políticas sociais, mas máximo na regulação e no controle. O Plano de Reforma do Estado, ao diagnosticar a

crise sob a ótica fiscal e gerencial, buscou racionalizar recursos, reduzir a presença estatal nas políticas sociais e instituir novos instrumentos de gestão e controle, abrindo precedentes para a ampliação da participação da iniciativa privada tanto na gestão quanto na execução das políticas públicas.

Por fim, é fundamental compreender a privatização como um processo histórico e contínuo, que não se restringe a um único governo ou período específico. Embora o governo Fernando Henrique Cardoso (1995–2002) tenha sistematizado e aprofundado a lógica neoliberal, seus fundamentos já se faziam presentes em contextos anteriores, como nos governos de Fernando Collor de Mello (1990–1992) e Itamar Franco (1992–1995). Cada momento histórico apresentou suas particularidades, mas todos se inserem em um movimento mais amplo de reestruturação do Estado brasileiro sob a hegemonia do neoliberalismo, cujos efeitos incidem diretamente sobre a concepção, a gestão e a materialização das políticas públicas de educação, como evidencia-se nas próximas seções.

2.2. A economicização do político: a subordinação do direito à educação e a lógica de mercado

Conforme anunciado anteriormente, a consolidação do neoliberalismo no Brasil, no período compreendido entre 1990 e 2024, compreendido como complexo, não linear e atravessado por disputas, marcado por sucessivas reformas institucionais, jurídicas e fiscais que reconfiguraram profundamente o papel do Estado e a forma de conceber e operacionalizar as políticas sociais. Esse movimento, ainda que apresente especificidades em diferentes conjunturas governamentais, compartilha um traço comum: a subordinação progressiva do político à racionalidade econômica, incidindo de maneira particularmente intensa sobre a educação pública, que passa a ser organizada segundo critérios gerenciais, econômicos e mercantis, em detrimento de sua afirmação como direito social universal.

Essa reconfiguração articula-se a um movimento de alcance transnacional, analisado por Dardot e Laval (2016), para os quais o neoliberalismo ultrapassa o estatuto de uma política econômica específica ou de uma doutrina restrita ao campo econômico. Trata-se de uma racionalidade abrangente, que se impõe como princípio normativo da vida social e reorganiza tanto a ação dos governantes quanto as formas de conduta dos governados.

[...] Enquanto forma de raciocínio político contemporâneo, o neoliberalismo articula o significado e a natureza do político, do social e do sujeito e vem usurpando outras formas possíveis de racionalidades governamentais, que poderiam ter vieses mais democráticos. Isso ocorreu com a expansão do neoliberalismo pelo globo ao longo do último século, fazendo-se presente nos mais diversos países, mesmo que com características e modos distintos em cada um. Isso porque o neoliberalismo se adapta às realidades de cada Estado, sua inventibilidade e capacidade de usurpação são partes de sua caracterização central (Mencato, 2023, p.5).

Nessa perspectiva, o neoliberalismo reorganiza simultaneamente as instituições estatais, os marcos jurídicos, as práticas sociais e os processos de subjetivação, difundindo a concorrência, a eficiência e a responsabilização individual como valores universais. É nesse contexto que se insere o conceito de economicização do político, formulado por Wendy Brown (2015), central para a compreensão das transformações contemporâneas do Estado e das políticas públicas.

Para Brown (2015), a economicização do político consiste na conversão de esferas historicamente reguladas por princípios políticos, éticos e jurídicos, como os direitos sociais, em domínios subordinados à lógica econômica. A autora destaca que “o neoliberalismo não apenas mercantiliza tudo, mas reconstrói o Estado, o sujeito e a cidadania segundo uma racionalidade econômica que transforma valores políticos em valores de mercado” (Brown, 2015, p. 10).

Nesse movimento, o político, entendido como espaço de deliberação coletiva, de disputa democrática e de afirmação do universal, é progressivamente esvaziado e reorganizado a partir de métricas de custo-benefício, desempenho, produtividade e rentabilidade. Os direitos deixam de ser compreendidos como expressão da cidadania e passam a ser tratados como serviços, avaliados segundo critérios de eficiência econômica e sustentabilidade fiscal.

No âmbito das políticas públicas, a economicização do político se manifesta na redefinição das funções estatais. Conforme analisa Harvey (2008), o Estado neoliberal não se caracteriza por sua retirada da cena social, mas por sua reorientação estratégica em favor da acumulação de capital. Para o autor “o Estado neoliberal funciona como um tipo particular de aparelho, cuja função principal é criar e preservar um ambiente institucional apropriado às práticas capitalistas” (Harvey, 2008, p. 17).

Assim, na racionalidade generalizada, seus princípios não governam somente por meio do Estado, mas em todos os locais onde a vida, o desejo e a decisão humana se formam. Uma marca dessa racionalidade governamental é o que Brown (2018, p.6) chama

de economicização da vida, “processos por meio dos quais se observam a conversão de domínios, a transformação de atividades e sujeitos não econômicos em econômicos, e afeta todas as esferas da vida”. Essa atuação implica a adoção de instrumentos regulatórios, contratuais e gerenciais que aproximam a administração pública das práticas empresariais, deslocando o eixo da ação estatal da garantia de direitos universais para a gestão eficiente de serviços. Ainda segundo Harvey (2008), quando necessário, o Estado pode inclusive lançar mão de mecanismos coercitivos para assegurar a lógica do mercado, ou seja, “o Estado neoliberal pode recorrer a meios coercitivos para preservar, a qualquer custo, as liberdades do mercado e da propriedade privada” (Harvey, 2008, p. 75).

De modo concomitante, enquanto o discurso neoliberal dominante se apresenta como promotor da liberdade, defendendo a suposta emancipação dos indivíduos frente às estruturas de regulação e à intervenção do Estado, observa-se um movimento paradoxal: “ele envolve e vincula esses mesmos indivíduos em toda esfera e instituição neoliberalizada da qual participam. Apontando a conduta empreendedora em todos os lugares, ele constrange o sujeito a vestir-se à moda do capital em todos os lugares” (Brown, 2018, p. 7). Nessa lógica, reconfigura-se a própria condição humana, redefinindo o indivíduo como uma fração do capital, simultaneamente sujeito e empresa, compreendido tanto como membro de uma coletividade quanto como unidade empresarial. Tal sujeito passa a ser orientado, em ambas as dimensões, por estratégias de governança e por mecanismos regulatórios específicos. Embora governança e neoliberalismo não sejam conceitos idênticos, ainda que se articulem de forma estreita, a governança constitui o eixo administrativo fundamental dessa racionalidade. “Sem ela, o neoliberalismo não poderia se materializar na forma como se consolidou no contexto contemporâneo” (Brown, 2018, p. 7).

É por intermédio de múltiplas estratégias de governança que essa dinâmica materializa seus pressupostos, promovendo a transformação do trabalhador, do consumidor, do cidadão portador de direitos e do ativista em unidades fragmentadas de capital humano. O indivíduo passa a ser concebido como autoinvestidor, empreendedor de si e empresa unipessoal, não apenas tornando-se mais facilmente governável, mas também sendo integrado a um projeto amplo de crescimento e desenvolvimento econômico ilimitado, em nome do qual pode ser descartado, e, muitas vezes, acaba por se sacrificar voluntariamente.

Conforme assinala Brown (2018, p. 8), “ao mesmo tempo, o sujeito, tomado como capital humano por empresas e macroeconomias, acaba por ficar inteiramente preso às necessidades, trajetórias e contingências dessas entidades e ordens”. Dessa forma, a liberdade característica dessa racionalidade é reduzida a um exercício severo de “autoempreendedorismo” desprovido de garantias ou proteções, enquanto a noção de igualdade universal é substituída por uma lógica de competição individualizada sem precedentes.

Essa liberdade esvaziada, articulada ao desprezo e à negligência em relação à dimensão social próprios da governabilidade neoliberal, converte-se na possibilidade de agir ou enunciar sem considerar as consequências coletivas. Como resultado, intensifica-se o cenário de violência observado na contemporaneidade, marcado pela indiferença de muitos diante das vulnerabilidades e dos destinos de outros seres humanos, de outras formas de vida e até mesmo do próprio planeta (Brown, 2018, p. 9).

No campo educacional, a economicização do político assume contornos específicos e particularmente sensíveis. A educação passa a ser progressivamente concebida como investimento em capital humano, categoria central da racionalidade neoliberal, na qual os sujeitos são interpelados como empreendedores de si mesmos e responsabilizados individualmente por sua trajetória educacional e por sua inserção no mercado de trabalho. Dardot e Laval (2016) assinalam que essa lógica transforma o cidadão em um agente econômico permanente, afirmando que “o indivíduo neoliberal é chamado a se comportar como uma empresa, a gerir a si mesmo como um capital a valorizar continuamente” (Dardot; Laval, 2016, p. 327).

Nesse processo, a formação educacional é reduzida à sua funcionalidade econômica, esvaziando suas dimensões políticas, culturais e emancipadoras. As instituições escolares, por sua vez, passam a ser progressivamente assimiladas à lógica das empresas, sendo submetidas a avaliações padronizadas, rankings, metas e indicadores de desempenho. Esse conjunto de práticas caracteriza o que a literatura crítica denomina privatização endógena da educação, isto é, a incorporação da racionalidade privada no interior do próprio sistema público, sem que haja, necessariamente, a transferência formal da oferta educacional ao setor privado (Morais; Santos; Paiva, 2021).

A economicização do político, portanto, não se limita à privatização exógena, entendida como terceirização ou concessão direta de serviços educacionais. Ela opera de forma mais profunda e estrutural, ao redefinir os critérios de avaliação, legitimação e controle das políticas públicas educacionais.

No cenário onde o Estado deixa de ser o provedor direto para se tornar o promotor e gerenciador, a transferência de responsabilidades ao setor privado e o foco principal em resultados através das métricas nos processos avaliativos reforça desigualdades históricas ao desconsiderar as condições sociais, econômicas e territoriais que atravessam os processos educativos. O Estado Gerencial promove uma economicização do ensino, transformando o direito à educação em um produto mensurável. “Associada às avaliações externas padronizadas e aos indicadores, a política educacional tem imposto o *ethos* da pedagogia de resultados, com seus dispositivos de eficiência e eficácia na educação” (Menezes, 2021, p. 47).

Para Alves (2024), o Estado neoliberal opera a partir de um metabolismo político do capital, estruturado pela financeirização, pela austeridade fiscal e pela superexploração do trabalho. Segundo o autor “o Estado neoliberal atua como operador político da lógica do capital financeiro, submetendo as políticas sociais à racionalidade da dívida pública e do ajuste fiscal permanente” (Alves, 2024, p. 41).

A expansão das políticas públicas depende da organização do orçamento público, contudo é justamente neste contexto que o ideário neoliberal enseja seu discurso sobre compromissos financeiros do Estado e pela manutenção do equilíbrio fiscal, quando na realidade os recursos são cortados das políticas sociais enquanto amplia-se a sua transferência a grupo e setores privados.

Nesse contexto, a educação pública encontra-se tensionada entre sua função social constitucional e as exigências do ajuste fiscal, sendo frequentemente tratada como custo a ser contido, e não como investimento público voltado à formação humana e à emancipação social. A dívida pública opera também como um dispositivo para definir prioridades no orçamento. A centralidade da dívida pública e das políticas de austeridade, conforme analisa Bastos (2017), impõe limites materiais à expansão das políticas educacionais, reforçando a subordinação do direito à lógica econômica.

Desse modo, a economicização do político produz um duplo deslocamento. De um lado, redefine o sentido das políticas públicas, que deixam de ser orientadas prioritariamente pela garantia de direitos universais. De outro, reconfigura as subjetividades, induzindo os sujeitos a internalizarem a lógica do mercado como princípio regulador de suas trajetórias educacionais e profissionais. No campo da educação, esse processo contribui para a naturalização da precarização, da competição e da

responsabilização individual, preparando o terreno para a aceitação social das estratégias privatizantes e para a constituição do que Brown (2018) denomina “cidadania sacrificial”.

[...] enquanto a racionalidade política neoliberal, administrada pela governança, elimina os últimos traços da formulação republicana clássica de cidadania como engajamento público, ela, no entanto retém, transformada, a ideia de **sacrifício cidadão**. Se a virtude cidadã é retrabalhada na forma de empreendedorismo responsabilizado, ela também o é enquanto “**sacrifício compartilhado**”, potencialmente necessário a uma economia saudável ou problemática, mas, acima de tudo flexível (Brown, 2018, p.33 – grifos nossos).

Ao mesmo tempo em que a racionalidade política neoliberal, operacionalizada pela governança, dissolve os resquícios da concepção republicana de cidadania fundada no engajamento público e na ação coletiva, ela preserva, de maneira profundamente transformada, a noção de sacrifício cívico. A virtude cidadã, antes associada à participação democrática e à defesa do interesse comum, é reelaborada sob a forma de um empreendedorismo responsabilizado, no qual o indivíduo é convocado a assumir riscos e encargos em nome da estabilidade econômica. Nessa configuração, o sacrifício passa a ser concebido como um “sacrifício compartilhado”, apresentado como necessário para assegurar o funcionamento saudável, ou a recuperação, de uma economia marcada pela exigência permanente de flexibilidade (Brown, 2018, p. 33).

Para Brown (2018), esse sacrifício manifesta-se de múltiplas formas, podendo abranger desde os impactos diretos da reestruturação produtiva, como a terceirização de postos de trabalho, a redução de salários, benefícios e licenças, até os efeitos indiretos de crises macroeconômicas, como a estagflação, a restrição ao crédito e as crises de liquidez ou monetárias. Em determinados contextos, tais perdas são amplamente socializadas, como ocorre nos cortes de investimentos públicos em áreas como educação e saúde; em outros, recaem de maneira individualizada, onde as perdas podem ocorrer para aqueles que ocupam as margens do sistema, sendo os primeiros a sofrer com os cortes.

Com frequência, contudo, esses custos são distribuídos de forma desigual, incidindo de modo mais intenso sobre os grupos e classes socialmente fragilizados, a exemplo das férias coletivas involuntárias, das suspensões contratuais ou da deterioração dos serviços públicos.

Nesse cenário, a cidadania ativa é progressivamente reduzida à figura do capital humano individualmente responsabilizado, enquanto a cidadania sacrificial se amplia, passando a abranger tudo aquilo que é apresentado como indispensável à saúde de empresas e nações, ou, mais precisamente, à saúde da nação concebida como uma

empresa. Esse duplo movimento de retração da participação política e expansão do sacrifício é viabilizado pela substituição neoliberal dos valores e discursos democráticos pela governança, entendida como um modelo de organização baseado no consenso gerencial e na adesão a um projeto superior previamente definido.

Como observa Brown (2018), a governança desloca a centralidade da lei para diretrizes orientadas por metas, substitui o conflito de classes pela noção de “partes interessadas”, enfraquece a consciência de classe em favor de uma suposta consciência de equipe e converte problemas políticos e normativos em questões técnicas e operacionais. É nesse contexto que se torna socialmente aceitável, por exemplo, utilizar recursos provenientes dos trabalhadores contribuintes para o resgate de instituições financeiras controladas por grandes grupos econômicos, bem como legitimar cortes em salários, congelamento de carreiras do funcionalismo público e a redução de investimentos em infraestrutura social e desfinanciamento de políticas públicas voltadas às classes menos favorecidas, a exemplo o transporte escolar.

Assim, a governança neoliberal reconstrói a imagem moderna de nação, historicamente marcada pela pluralidade de interesses, conflitos e projetos, segundo o modelo de uma grande corporação, na qual gestores assumem o papel de “líderes de equipe”, trabalhadores são convertidos em “associados” e cidadãos-consumidores passam a ser tratados como “convidados”. Todos são integrados a um funcionamento homogêneo orientado por um objetivo único: a prosperidade econômica, definida exclusivamente em termos de crescimento, competitividade e atração de investimentos (Brown, 2018; Dardot; Laval, 2016).

No Brasil, esse modelo de nação como corporação e a substituição da soberania política pela racionalidade econômica não ficaram restritos à teoria; eles ganharam materialidade a partir da reconfiguração do Estado nas últimas décadas com a introdução de uma série de reformas estruturais. A cidadania social foi substituída pela lógica da eficiência gerencial, onde o atendimento às demandas coletivas passa a ser condicionado à estabilidade dos mercados. A abertura comercial e o desmonte dos aparelhos estatais inauguraram uma nova gramática política no país, como será detalhado na subseção a seguir.

2.2.1. A inflexão neoliberal nos governos de 1990-2023: abertura comercial, privatizações e o início da reconfiguração estatal

O projeto neoliberal no Brasil, foi gestado em oposição histórica à constituição do Estado de Bem-Estar Social europeu no início do século XX, consolidou-se, a partir da década de 1970, como uma política sistemática de desmonte da cidadania fundada na conquista de direitos sociais. Longe de representar apenas um rearranjo técnico das economias capitalistas avançadas, o neoliberalismo afirmou-se como uma estratégia política eficaz de erosão das bases sociais e institucionais que sustentavam projetos de igualdade, proteção social e universalização de direitos, difundindo-se de forma acelerada no cenário internacional.

Nessa direção, Teles (2021, p.37) destaca que “o neoliberalismo não é apenas um conjunto de teorias, uma coleção de obras, uma série de autores, mas um projeto político de neutralização do socialismo sob todas as suas formas e, mais ainda, de todas as formas de exigência de igualdade”. Esse projeto se estrutura a partir da defesa de uma sociedade fundada primordialmente na concorrência, no direito privado e na centralidade do mercado, sustentada por um arcabouço jurídico-político garantido por Estados soberanos. Nessa configuração, valores morais, tradições e até referências religiosas podem ser mobilizados como dispositivos de legitimação de uma estratégia mais ampla de reorganização completa da sociedade, orientada pela racionalidade econômica.

A compreensão da racionalidade neoliberal desenvolvida nesta pesquisa dialoga com as contribuições de Teles (2021), para quem essa racionalidade busca forjar um sujeito que internaliza permanentemente a lógica da produtividade, do controle e do endividamento, tornando-se responsável por vigiar, gerir e violentar a si mesmo. Nessa perspectiva, valores políticos como igualdade, solidariedade e justiça social são substituídos pelo discurso da eficácia, da competitividade e da liberdade individual abstrata, o que sustenta a construção de um Estado forte na defesa do mercado e potencialmente violento na contenção das demandas sociais.

Laval (2019), contribui para essa compreensão ao afirmar que o neoliberalismo se afirmou como um fenômeno altamente adaptável, capaz de se articular a diferentes contextos históricos, políticos e culturais. Essa flexibilidade permitiu essa racionalidade, incidir não apenas sobre as políticas públicas, mas também sobre os modos de pensar, agir e sentir dos indivíduos, moldando subjetividades orientadas pela lógica mercantil. O

mercado passa a ser concebido como instância suprema de regulação da vida social, difundindo a ideia de que todas as esferas da existência devem submeter-se às suas regras e modelos.

Um exemplo emblemático dessa lógica é a centralidade atribuída à concorrência. Para o pensamento neoliberal, a concorrência constitui o motor da eficiência e da geração de lucros, estimulando a vantagem competitiva de uns sobre os outros. Nesse quadro, projeta-se a figura do “homem econômico”, isto é, um sujeito que coloca seus interesses individuais acima de qualquer consideração coletiva, orientando suas ações pela maximização de ganhos pessoais (Laval, 2019).

Essa lógica atinge frontalmente o campo educacional e as demais políticas sociais, que passam a ser reorganizadas segundo parâmetros mercantis. No entanto, esse processo não pressupõe a ausência ou a negação do papel estatal. Diferentemente da percepção do senso comum, que reduz o neoliberalismo à mera retirada do Estado, essa racionalidade reconhece a necessidade de um Estado forte e atuante, capaz de assegurar o arcabouço jurídico e institucional indispensável ao funcionamento do mercado.

Ao retomar o pensamento de Milton Friedman, especialmente em *Capitalismo e Liberdade* (1985), compreende-se que, sob a perspectiva neoliberal, a função central do Estado consiste em preservar a lei e a ordem, garantindo a execução dos contratos privados e o estímulo à competitividade. Nessa configuração, o Estado assume uma posição ambivalente: desregulamenta direitos sociais ao mesmo tempo em que cria novos mecanismos regulatórios voltados aos interesses do capital.

Laval (2020), ao analisar criticamente o neoliberalismo, destaca que a legitimidade estatal passa a ser medida pelo desempenho econômico da sociedade, o que exige a ativação máxima dos mecanismos concorrenciais e sua extensão, inclusive, à administração pública. Desse modo, esta passa a incorporar a lógica da concorrência, convertendo-se em agente responsável por promover e resguardar os mecanismos de mercado nas diferentes esferas da vida social.

Casara (2021) acrescenta que, no neoliberalismo, o mercado não é apenas um dado natural, mas simultaneamente fundamento, efeito e responsabilidade do Estado. Cabe à ação governamental assegurar um quadro jurídico-político sólido que permita o funcionamento pleno do mercado, mesmo que isso implique o esvaziamento do político, a fragilização dos direitos sociais e a conversão da cidadania em responsabilidade

individual. Esse movimento constitui o pano de fundo sobre o qual se estruturam as estratégias de privatização e a produção da cidadania sacrificial.

Quadro 5: Neoliberalismo no Brasil (1990–2024): termos e conceitos

TERMO	CONCEITO
Nova razão neoliberal do mundo	Subordina o Estado à lógica empresarial; transforma direitos em serviços; naturaliza a concorrência como modo de vida (Dardot e Laval, 2016).
Economicização do político	A política passa a operar com métricas econômicas; o direito à educação converte-se em “serviço eficiente” (Brown, 2018).
Cidadania Sacrificial	O cidadão assume os custos da austeridade: precarização, cortes, responsabilização individual (Brown, 2018).
Metabolismo político do capital	O Estado funciona como operador do capital financeiro: dívida pública, austeridade, superexploração do trabalho (Alves, 2024).
Financeirização do Estado	A dívida pública e os juros determinam a política econômica, restringindo investimentos sociais (Adrião, 2016).

Fonte: Elaboração própria (2025).

A incorporação do neoliberalismo no Brasil ocorreu em um contexto histórico singular, marcado pela ausência de um Estado de Bem-Estar Social plenamente constituído nos moldes *keynesianos*⁷ e pela transição contraditória do regime autoritário civil-militar (1964–1985) para a ordem democrática. Diferentemente dos países centrais do capitalismo, nos quais o neoliberalismo se afirmou como reação ao esgotamento de Estados de Bem-Estar consolidados, no Brasil essa racionalidade ganhou centralidade em um cenário no qual os direitos sociais sequer haviam sido universalizados (Alves, 2024). Tal especificidade contribuiu para que os efeitos do neoliberalismo assumissem protagonismo em meio a disputas políticas intensas, fragilizando, desde o início, a materialização do projeto constitucional de 1988.

O processo de redemocratização inaugurado com o governo de José Sarney (1985–1990) expressou simultaneamente rupturas e continuidades. Embora a Constituição Federal de 1988 tenha representado um marco normativo fundamental na

⁷ Termo derivado das formulações econômicas de John Maynard Keynes, especialmente desenvolvidas na obra *The General Theory of Employment, Interest and Money* (1936), que defendem a atuação ativa do Estado na economia por meio de políticas fiscais, investimento público e regulação do mercado, visando garantir emprego, estabilidade econômica e proteção social. Nos países centrais do capitalismo, tais princípios subsidiaram a constituição dos Estados de Bem-Estar Social no pós-Segunda Guerra Mundial, caracterizados pela ampliação de direitos sociais, políticas redistributivas e fortalecimento dos serviços públicos (Sader; Gentili, 1995, p.23).

afirmação dos direitos sociais e do Estado Democrático de Direito, a gestão Sarney já sinalizava a incorporação de uma das teses centrais do neoliberalismo: a privatização. Sob o argumento da ineficiência estatal, difundiu-se a ideia de que a transferência direta ou indireta de áreas de atuação do Estado ao setor privado resultaria em maior qualidade dos serviços públicos. Como assinala Laval (2019), a norma de vida neoliberal se estrutura a partir da concorrência e da forma da empresa privada, convertendo o mercado em modelo para a organização da vida social, o que nesse momento ocorreu no Brasil.

Esse movimento se intensifica de forma decisiva na década de 1990, particularmente a partir do governo Fernando Collor de Mello (1990–1992), momento em que o neoliberalismo se afirma, como projeto explícito de reorganização do Estado brasileiro. Em meio a uma grave crise econômica e a altos índices inflacionários, o governo Collor promoveu a redução dos investimentos públicos, a abertura comercial e financeira e o aprofundamento do programa de privatizações, alinhando-se às diretrizes do Consenso de Washington. Conforme analisam Rodrigues e Jurgensfeld (2019), a prioridade conferida às privatizações e à gestão da dívida pública constituiu uma estratégia central de reinserção subordinada do Brasil no capitalismo financeiro global.

Nesse período, o Programa Nacional de Desestatização (PND), instituído pela Lei nº 8.031/1990, estabeleceu o marco legal para a venda de empresas estatais e consolidou a narrativa neoliberal segundo a qual a eficiência privada seria superior à gestão pública. Essa noção, como explicam Dardot e Laval (2016), pertence ao núcleo ideológico do neoliberalismo, que busca transformar toda atividade pública em empresa concorrencial.

De acordo Sallum Jr. (2016), instabilidade política e econômica culminou no *impeachment* de Collor em 1992. Itamar Franco assume a presidência e chama Fernando Henrique Cardoso para o Ministério da Fazenda. As reformas iniciadas por Collor não apenas são continuadas, mas intensificadas, especialmente no processo de ampliação da participação do capital estrangeiro nas privatizações. Mas ainda conforme os autores “Fernando Collor não conseguiu a estabilidade de preços e as dificuldades na composição de forças políticas aliadas fizeram com que sofresse um processo de *impeachment* e deixasse a presidência da República em dezembro de 1992” (Rodrigues e Jurgensfeld, 2019, p. 396).

Durante o governo Itamar Franco (1992–1995), as reformas iniciadas anteriormente foram mantidas e, em alguns aspectos, aprofundadas. A ampliação da

participação do capital estrangeiro nos processos de privatização, viabilizada pela Medida Provisória nº 362/1993, evidencia a continuidade da agenda neoliberal, ainda que sob uma retórica de transição e estabilização econômica. É nesse contexto que Fernando Henrique Cardoso assume o Ministério da Fazenda e, posteriormente, a Presidência da República.

Para alcançar seu objetivo de atrair mais os capitais privados, o governo Itamar, por meio da Medida Provisória n. 362, de 25 de outubro de 1993 permitiu a elevação da participação do capital estrangeiro no processo de privatização, que até então era de 40%, para 100% do total das ações disponíveis em leilões (Rodrigues e Jurgensfeld, 2019, p. 406).

Como demonstram Rodrigues e Jurgensfeld (2019), a Medida Provisória nº 362/1993 permite que a participação do capital estrangeiro nos processos de privatização atinja até 100%, aprofundando a dependência do país aos fluxos financeiros externos. Assim, “O núcleo da reforma do Estado, proposto pelo governo de FHC, tinha como foco a reforma administrativa e fiscal, redefinição das competências federativas estabelecimento de novas parcerias com o setor privado e um programa reformulado de privatizações” (Cardoso, 2008, p.24). O governo Fernando Henrique Cardoso representa o período em que princípios neoliberais se torna hegemônicos e estruturais, orientando tanto a reforma administrativa quanto a política econômica. A elaboração do Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado (PDRAE), pelo Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (MARE), em 1995, constitui, como afirmam Moraes, Santos e Paiva (2021), um marco decisivo para a consolidação da ideologia gerencial no país. No documento são apontados como inadiáveis:

1- O ajustamento fiscal duradouro, 2- reformas econômicas orientadas para o mercado que acompanhada de uma política industrial e tecnológica garantam a concorrência interna e cria as condições para o enfrentamento da competição internacional, 3- a reforma da previdência social, 4- a inovação dos instrumentos de política social proporcionando maior abrangência e promovendo melhor qualidade para o serviços sociais, 5-a reforma do aparelho do estado com vistas aumentar sua governança ou seja sua capacidade de implementar de forma eficiente políticas públicas (Brasil, 1995, p. 16).

Nessa lógica empreendida no Plano diretor, o Estado deixa de assumir o papel de executor ou prestador direto dos serviços para “promotor desse serviço [...] buscando ao mesmo tempo o controle social direto e a participação da sociedade” (Brasil, 1995, p.18). O Plano assume como defesa a afirmação de que “visando maior racionalização no uso de recursos, a constituição de 1988 assegurou como princípio administrativo a descentralização da execução dos serviços sociais e de infraestrutura bem como dos recursos orçamentários para os estados e municípios” (Brasil, 1995, p.34).

Conforme o documento, a crise do Estado era imputada a um modelo burocrático “ineficiente e inchado” (Brasil, 1995, p. 16), sendo imprescindível reestruturar a máquina estatal para que deixasse de ser executor de serviços e se transformasse em “promotor” e “regulador”, transferindo a execução direta para organizações privadas, organizações sociais (OSs) e parcerias público-privadas. O texto explicita a defesa da descentralização como princípio administrativo que “visa à maior racionalização no uso de recursos” (Brasil, 1995, p. 34). Essa narrativa está plenamente alinhada ao que Dardot e Laval (2016) denominam “norma empresarial da ação pública”, na qual o Estado se remodela segundo os princípios da empresa competitiva, da eficiência, da mensuração e da responsabilização individual. Conforme apresentado por Rodrigues e Jurgensfeld, (2019), foi no governo de Fernando Henrique Cardoso que se consolidou a lógica privatista do neoliberalismo. Em resumo cita-se:

Quadro 6: Dispositivos legais relacionados à agenda de desestatização (1995-1998)

DISPOSITIVO LEGAL	EMENTA DA LEI / ATO NORMATIVO
Medida Provisória nº 841, de 18 de janeiro de 1995	Dispõe sobre o Programa Nacional de Desestatização (PND), reestrutura o sistema de desestatização e cria o Conselho Nacional de Desestatização (CND), estabelecendo diretrizes para a alienação de participação societária da União.
Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal e dá outras providências.
Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995	Estabelece normas para outorga e prorrogação das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.
Decreto nº 2.077, de 26 de novembro de 1996	Dá nova redação ao art. 33 do Decreto nº 1.204, de 29 de julho de 1994, que altera e consolida a regulamentação da Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, que cria o Programa Nacional de Desestatização.
Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997	Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 1990, e dá outras providências.
Emenda Constitucional nº 19, de 4 de junho de 1998	Modifica o regime e dispõe sobre princípios e normas da Administração Pública, servidores e agentes políticos; altera dispositivos da Constituição Federal referentes ao controle de despesas e finanças públicas e ao custeio de atividades do Distrito Federal e dá outras providências.

Fonte: Elaboração própria (2025), com base na legislação federal (Brasil, 1995a; 1995b; 1995c; 1996; 1997; 1998).

Diante deste arcabouço legal da década de 1990, Pereira (2023) aponta que:

[...] foi introduzido dois novos princípios; o primeiro define que o interesse público não é necessariamente estatal, com isso há a inclusão do conceito “público não-estatal”; e o segundo princípio afirma que os serviços que até então eram considerados privativos do Estado, passam a ser contratados, transferidos ou “gerenciados” pela iniciativa privada (Pereira, 2023, p. 77-78).

Assim, no bojo das duas gestões do de Fernando Henrique Cardoso (1995–2003) as mudanças legais e a intensificação dos princípios neoliberais representam o período de consolidação estrutural dessa racionalidade no Brasil. Sob o discurso da modernização, da eficiência e da crise do Estado burocrático, redefiniu-se o papel estatal, que passou a atuar prioritariamente como regulador, contratante e indutor, transferindo a execução direta das políticas sociais ao setor privado e a entidades não estatais. Tal processo expressa de forma clara o que Dardot e Laval (2016) denominam norma empresarial da ação pública, núcleo ideológico da nova razão neoliberal.

A eleição de Luiz Inácio Lula da Silva (2003–2010), inaugura um período de recomposição da intervenção estatal, marcado pela ampliação de políticas sociais redistributivas e pela dinamização do mercado interno. Todavia, essa inflexão não implicou ruptura estrutural com o padrão de acumulação financeirizado consolidado na década de 1990. Conforme apontam Tristão (2011) e Alves (2024), manteve-se o tripé macroeconômico com metas de inflação, superávit primário e câmbio flutuante, como eixo organizador da política econômica, preservando a centralidade da disciplina fiscal e a hegemonia do capital financeiro.

Sob a perspectiva do materialismo histórico-dialético, tal período pode ser compreendido como momento de reorganização do bloco no poder, no qual se buscou articular crescimento econômico, políticas compensatórias e preservação dos compromissos com o capital rentista⁸.

A literatura identifica esse arranjo como neodesenvolvimentismo, conceito que, em Dardot e Laval (2016), designa uma estratégia de fortalecimento do Estado e do investimento produtivo sem rompimento com a economia de mercado. Contudo, para Harvey (2005), tal modelo não alterou os fundamentos da acumulação por despossessão, apenas reconfigurou seus mecanismos de legitimação por meio da ampliação do consumo popular. Assim, a inclusão social operou dentro dos limites da governança neoliberal,

⁸ A noção de bloco no poder é aqui mobilizada na tradição gramsciana, referindo-se à articulação entre frações de classe que asseguram a direção política do Estado em determinado período histórico (Gramsci, 2000).

conforme definida por Dardot e Laval (2016) como racionalidade que submete todas as esferas da vida à lógica da concorrência.

No governo de Dilma Rousseff (2011–2016), observa-se tentativa de tensionamento dessa hegemonia, sobretudo por meio da redução das taxas de juros, do estímulo ao investimento produtivo e das desonerações industriais. Tais medidas buscavam deslocar o eixo da acumulação do capital financeiro para o capital produtivo. Entretanto, como demonstram Bastos (2017) e Singer (2018), essas iniciativas encontraram resistência das frações dominantes articuladas ao sistema financeiro e à grande mídia.

A partir de 2015, sob intensificação da crise política e econômica, consolida-se uma inflexão austera, evidenciando os limites estruturais do reformismo em um capitalismo dependente e financeirizado⁹. O desfecho político-jurídico de 2016 expressa, nessa chave interpretativa, a recomposição conservadora do bloco histórico, reafirmando a capacidade de auto-preservação da racionalidade neoliberal no interior do Estado.

Com o governo de Michel Temer (2016–2018), verifica-se aprofundamento sistemático da agenda neoliberal. A promulgação da Emenda Constitucional nº 95 instituiu um regime de austeridade fiscal de longo prazo, subordinando a efetivação dos direitos sociais inscritos na Constituição de 1988 à lógica do equilíbrio orçamentário. Tal medida representa, na análise de Dardot e Laval (2016), a institucionalização dessa racionalidade como princípio constitucional implícito, ao redefinir o Estado como gestor da solvência fiscal e da competitividade sistêmica. As reformas trabalhista e da terceirização intensificaram a flexibilização das relações de trabalho, ampliando a precarização e a insegurança social. De acordo com Harvey (2005), esse movimento pode ser interpretado como etapa renovada da acumulação por despossessão, na qual direitos historicamente conquistados são convertidos em obstáculos à rentabilidade. Nesse contexto, ganha densidade analítica o conceito de cidadania sacrificial, que descreve a transferência das responsabilidades coletivas para o indivíduo, naturalizando a retração estatal como imperativo de responsabilidade pessoal e eficiência econômica (Brown, 2015).

⁹Entende-se financeirização como padrão de acumulação no qual a valorização do capital ocorre prioritariamente por meio de ativos financeiros, subordinando políticas públicas à estabilidade monetária e à remuneração do capital rentista (Brown, 2015).

Assim, do ponto de vista da totalidade histórica, o período 2003–2018 pode ser interpretado como ciclo de recomposição e aprofundamento da hegemonia neoliberal no Brasil, ainda que mediado por distintas estratégias de gestão da acumulação. A aparente alternância entre políticas distributivas e austeridade revela, na verdade, a permanência da subordinação estrutural do Estado brasileiro à lógica da financeirização global, confirmando que as inflexões conjunturais não alteraram os fundamentos do padrão de acumulação dominante.

Contudo, no governo Jair Messias Bolsonaro (2019–2022), o neoliberalismo assume feições ultrarradicais, articulando-se a um projeto autoritário e neoconservador. As privatizações e os desinvestimentos de estatais foram intensificados, enquanto a política educacional passou a ser explicitamente orientada por critérios empresariais, como gestão por resultados, rankings, metas e padronização curricular. Trata-se de um aprofundamento da privatização endógena, na qual a racionalidade privada é incorporada ao interior das políticas públicas, reforçando a competição e a responsabilização individual (Morais; Santos; Paiva, 2021). A política educacional passa a ser explicitamente orientada pela racionalidade empresarial, reforçando competição entre escolas, padronização curricular (BNCC) e responsabilização individual.

Ainda que o retorno de Lula à Presidência, a partir de 2023, sinalize uma retomada do discurso de reconstrução social, os limites estruturais impostos pela lógica neoliberal, especialmente pela austeridade fiscal e pelo novo arcabouço fiscal vigente nesse período, mantêm o Estado sob forte constrangimento da lógica financeira. Como analisam Belório *et al.* (2025), o Estado neoliberal permanece operando como forma histórica de dominação burguesa, restringindo a capacidade transformadora das políticas públicas, inclusive no campo educacional.

Diante do exposto, é possível analisar que, entre 1990 e 2025, o Brasil atravessa um processo de profunda neoliberalização estrutural, caracterizada por: Reformas estatais que convertem direitos sociais em serviços; Privatização exógena e endógena, deslocando o centro da gestão para o mercado; Austeridade fiscal permanente (LRF, teto de gastos, arcabouço fiscal); Financeirização do Estado, por meio do poder da dívida pública; Produção da cidadania sacrificial, na qual o indivíduo assume os riscos da precarização; Economicização do político, subordinando a democracia à racionalidade do mercado. Esse conjunto de elementos compõe, conforme Dardot e Laval (2016), uma razão

neoliberal totalizante, que se aprofunda em diferentes governos, independentemente da coloração partidária, moldando o Estado brasileiro à lógica do capital financeiro e das elites econômicas. Conforme resumimos no quadro 7.

Quadro 7: Síntese dos Governos e Reformas no Brasil (1990–2025)

Período	Principais Reformas	Mecanismo Neoliberal	Efeitos para a Educação
Collor (1990–1992)	Abertura comercial e financeira; Lei 8.031/1990 – PND Privatizações iniciais.	Privatização exógena; ataque ao Estado “inchado”	Início da lógica de eficiência empresarial; sucateamento de serviços públicos.
Itamar (1992–1994)	MP 362/1993 – 100% de capital estrangeiro em privatizações.	Expansão da internacionalização do mercado	Prepara terreno para reforma gerencial de FHC.
FHC (1995–2002)	PDRAE/1995; EC 19/1998; LRF/2000; Leis 8.987/95, 9.074/95, 9.491/97; CND e aceleração das privatizações.	Austeridade fiscal, privatização, gestão por resultados	Institucionalização do Estado gerencial; educação tratada como serviço; expansão das OSs.
Lula (2003–2010)	Tripé macroeconômico mantido; Programas sociais compensatórios.	Neodesenvolvimentismo (Alves, 2024)	Ampliação social sem ruptura estrutural; manutenção da disciplina fiscal neoliberal.
Dilma (2011–2016)	Tentativa de nova matriz econômica; Ajuste fiscal 2015; Pressão do mercado financeiro.	Poder estrutural do capital (Bastos, 2017)	Tensão entre políticas sociais e austeridade; ruptura política e golpe de 2016.
Temer (2016–2018)	EC 95/2016 – Teto de gastos; Reforma trabalhista 2017; Terceirização irrestrita.	Austeridade permanente; precarização	Educação pública estrangulada por cortes; avanço de privatizações.
Bolsonaro (2019–2022)	BNCC operacionalizada; Expansão de parcerias privadas; Militarização da gestão.	Privatização endógena; governança empresarial	Educação transformada em mercado; avanço da competitividade escolar e responsabilização.
Lula (2023–2026)	Novo Arcabouço Fiscal ¹⁰ ; Revogação parcial de medidas anteriores.	Hegemonia permanente da austeridade	Limites estruturais para expansão de políticas educacionais; Estado ainda submetido ao capital financeiro.

Fonte: Elaboração própria (2025), com base em pesquisas de Alves (2024); Bastos (2017).

¹⁰ O chamado Novo Arcabouço Fiscal foi formalmente instituído pela Lei Complementar nº 200/2023, que substituiu o regime do teto de gastos criado pela Emenda Constitucional nº 95 (Alves, 2024).

A análise do Quadro 7 evidencia que, entre 1990 e 2025, o Brasil experimentou um processo contínuo e cumulativo de neoliberalização do Estado, marcado por diferentes intensidades, arranjos institucionais e discursos políticos, mas sustentado por uma racionalidade comum. Ao longo desse período, reformas administrativas, fiscais e jurídicas reconfiguraram o papel estatal, deslocando-o progressivamente da garantia direta de direitos sociais para uma atuação reguladora, contratante e indutora de mercados. Tal movimento consolidou a economicização do político, na medida em que decisões historicamente orientadas pelo princípio do direito passaram a ser subordinadas a critérios de eficiência, austeridade e sustentabilidade fiscal.

No campo educacional, esse processo assumiu centralidade estratégica. A educação pública foi gradualmente incorporada à lógica gerencial e empresarial, seja por meio de privatizações exógenas (concessões, terceirizações e parcerias com o setor privado), seja por meio de privatizações endógenas, expressas na difusão de mecanismos de gestão por resultados, avaliações padronizadas, ranqueamentos e contratos de desempenho. Assim, a educação deixa de ser concebida prioritariamente como direito social universal e passa a ser tratada como serviço, investimento em capital humano e objeto de mensuração permanente.

A leitura histórica dos diferentes governos demonstra que, apesar de inflexões pontuais e variações discursivas, não houve ruptura estrutural mesmo nos períodos em que se ampliaram políticas sociais e investimentos públicos, manteve-se a centralidade da disciplina fiscal, da financeirização do Estado e da subordinação das políticas educacionais aos limites impostos pelo mercado e pela dívida pública.

Dessa forma, o capítulo evidencia que o Estado brasileiro, no intervalo analisado, passou a operar segundo uma razão neoliberal totalizante, que atravessa governos e partidos, moldando a gestão pública, redefinindo o sentido das políticas sociais e impactando profundamente a educação pública. Ao finalizar esta seção, reafirma-se que compreender a historicidade desse processo é condição indispensável para analisar criticamente as estratégias de privatização na educação, tema que será aprofundado na seção seguinte, a partir da investigação de suas formas, mecanismos e efeitos concretos no âmbito das políticas educacionais.

2.3. Modalidades de parceria entre o público e o privado na prestação de serviços públicos

A partir da Reforma do Estado no Brasil, a Administração Pública, em uma defesa oficial passa a assumir a perspectiva de uma administração “gerencial, flexível e eficiente, voltada para o cidadão” (MARE, 1995, p. 19). O arcabouço normativo que rege a transferência da execução de atividades estatais tem sustentação no Art. 175 da Constituição Federal de 1988, o qual explicita que 'incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos'. Para regulamentar esse mandamento, sobreveio a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (Lei Geral de Concessões e Permissões), que estabelece as diretrizes e balizas jurídicas fundamentais para as possibilidades de delegação dos serviços públicos pelo Estado. Em seu artigo 2º, inciso II, a legislação define concessão de serviço público como a

delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência ou diálogo competitivo, a pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado (Brasil, 1995).

Partindo desses pressupostos e dialogando com conceitos apresentados por autores da Administração Pública, apresentam-se os principais modelos de transferência de responsabilidades na prestação dos serviços públicos.

Do ponto de vista doutrinário e legal, baseando-se nos conceitos apresentados por Di Pietro (2019), essa transferência de competências nas prestações de serviços assume diferentes configurações, como concessões, permissões, contratos de gestão, termos de parceria e terceirizações, variando conforme a natureza do serviço prestado e o grau de participação estatal.

Por fim, Di Pietro apresenta um resumo a partir do qual podem ser extraídas conclusões acerca das formas de parceria que o Estado pode estabelecer com o setor privado, considerando o tipo de serviço prestado e a natureza da atividade administrativa desenvolvida.

Quadro 8: Modalidades de parceria em função do tipo de atividade administrativa

Tipo de serviço/atividade administrativa	Características do serviço	Modalidade de parceria
Serviço público de natureza comercial ou industrial com cobrança de tarifa do usuário	Serviços remunerados diretamente pelo usuário	Concessão ou permissão de serviço público; concessão patrocinada
Serviço público de natureza comercial ou industrial sem cobrança direta de tarifa	Serviço remunerado pelo poder público	Concessão administrativa; contratos de empreitada
Serviços sociais (educação, saúde, assistência social)	Serviços voltados à garantia de direitos sociais	Contratos de gestão (OS); termo de parceria (OSCIPs); concessão administrativa; terceirização; convênios e consórcios (entre os entes federados)
Atividades exclusivas do Estado	Funções indelegáveis ligadas ao poder estatal	Contrato de gestão apenas para ampliação de autonomia administrativa
Núcleo estratégico do Estado	Atividades próprias de governo e poder de decisão estatal	Parceria praticamente inviável por se tratar de atividades indelegáveis
Serviços administrativos ou atividades-meio	Serviços auxiliares e operacionais	Terceirização (empreitada; concessão administrativa) Contratos de gestão

Fonte: Elaboração própria com base em Di Pietro (2019, p. 40-41).

A autora ainda destaca que no âmbito dos serviços sociais, como educação e saúde, tornam-se a legislação possibilita mecanismos como contratos de gestão, termos de parceria com OSCIPs, concessão administrativa, terceirização e convênios.

Os contratos de gestão são definidos pela Lei 9.637/1998 e se referem ao instrumento firmado entre o Poder Público e a entidade qualificada como organização social, com vistas à formação de parceria entre as partes para a execução de atividades como no caso da educação. (Brasil, 1998) Ao regulamentar a qualificação de entidades privadas sem fins lucrativos como Organizações Sociais (OS) e instituir o Programa Nacional de Publicização, esta lei representa o caminho para que o Estado descentralize a execução de serviços da educação com a justificativa de maior eficiência.

O contrato de gestão inaugura a possibilidade de relações institucionais entre agências públicas (Estado e uma entidade pública estatal) ou entre agências públicas e entidades privadas qualificadas como Organizações Sociais, por ato legal de agente governamental, atuando como mecanismo de incentivo à privatização da gestão pública (Di Pietro, 2007 e 2014; Adrião e Bezerra, 2013). A partir de 2015, o STF estabeleceu que a seleção dessas entidades para efetivação de contratos de gestão dispensaria licitação, ainda que deva observar critérios objetivos e impessoais de prestação de contas e contratação por meio de convênios. (Adrião, 2018, p. 9).

A Lei 13.019/14 define as parcerias com o setor privado e a administração pública, a partir de três instrumentos: o Termo de Fomento quando a iniciativa e o plano de trabalho partem da entidade privada, com repasse de recurso público; o Termo de Colaboração ocorre quando a iniciativa e o plano de trabalho são desenhados pela administração pública, com repasse de recurso público. e o Acordo de Cooperação quando uma parceria de interesse mútuo que não envolve nenhuma transferência de recurso financeiro é realizado entre as partes.

A concessão administrativa está prevista na Lei nº 11.079/2004 – Lei das PPPs definida como “contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.” (Brasil, 2004)

Para Marçal Justen Filho, (2012.p.447) “a terceirização consiste num contrato de prestação de serviços por meio do qual um sujeito transfere a outrem o dever de executar uma atividade determinada, necessária à satisfação de um dever.”

A delegação de serviços públicos à iniciativa privada, por meio de contratos de terceirização, encontra amparo no texto constitucional, Artigo 37 onde as contratações destinadas à execução de obras, compras e serviços no âmbito da administração pública devem ser, obrigatoriamente, precedidas por processos de licitação que resguardecam a isonomia entre os proponentes e exijam critérios estritos de qualificação técnica e econômica (Brasil, 1988).

2.4. As estratégias de privatização na educação e a configuração da cidadania sacrificial

A consolidação do Estado neoliberal no Brasil, analisada nas seções anteriores, materializa-se de forma concreta nas estratégias de privatização que atravessam as políticas sociais, em especial a educação pública.

Ball e Youdell (2008) oferecem uma chave analítica fundamental ao distinguirem duas modalidades de privatização na educação: a privatização exógena refere-se à abertura direta da oferta e da gestão dos serviços educacionais à iniciativa privada, por meio de contratos, concessões, terceirizações, parcerias público-privadas e da atuação de organizações sociais, fundações e empresas educacionais. Já a privatização endógena diz respeito à incorporação, no interior da educação pública, de valores, práticas e técnicas

oriundas do setor privado, como a gestão por resultados, a lógica da concorrência, os sistemas de avaliação padronizada, os rankings, os contratos de desempenho e a responsabilização individual de professores, gestores e estudantes.

A racionalidade neoliberal transforma não apenas as estruturas e os modelos institucionais, mas também produz sujeitos ajustados às exigências do mercado de trabalho.. A educação é atravessada por essa racionalidade e, simultaneamente, participa da formação de novos perfis de profissionais, gestores, estudantes e cidadãos. Essa incorporação não produz apenas alterações organizacionais, mas opera na constituição de novas subjetividades. Quando a educação passa a operar sob essa égide neoliberal, ela produz professores que pressionados por metas e avaliado por indicadores apresenta-se como empreendedor, o gestor que ao ser orientado por eficiência, administrado por resultados se apresenta como gestor gerente. O estudante que é convertido em dado estatístico, avaliado por pontuação assume a identidade de estudante performador e o cidadão que entende a educação como serviço e não como um direito coletivo se torna um cidadão consumidor.

Na racionalidade neoliberal, a cidadania é progressivamente reconfigurada como disposição ao sacrifício: os sujeitos são convocados a aceitar a retração dos direitos sociais, os cortes nos serviços públicos e a precarização das condições de vida como exigências necessárias à saúde da economia e à estabilidade do Estado. O cidadão deixa de ser portador de direitos universais e passa a ser responsabilizado individualmente pelos riscos e fracassos produzidos estruturalmente pelo próprio sistema (Brown, 2015, p. 133).

Essas estratégias são frequentemente justificadas por seus defensores a partir de argumentos associados à eficiência, à eficácia dos serviços públicos, à redução de gastos estatais e ao combate à corrupção. No entanto, como demonstram Freitas (2016; 2018) e Adrião (2017; 2018; 2023), tais processos produzem efeitos profundos sobre o sistema público de ensino, intensificando desigualdades, precarizando o trabalho docente e esvaziando o sentido público e democrático da educação.

No que se refere à privatização da educação no Brasil, esta pesquisa dialoga com as contribuições de Alves (2024), que a compreende como parte de uma trajetória histórica associada à adoção progressiva da agenda neoliberal. Segundo a autora, esse processo não ocorre de forma abrupta, mas se desenvolve ao longo de diferentes governos, assumindo configurações distintas conforme as conjunturas políticas e econômicas. Essa trajetória teve início com a adoção de medidas neoliberais nos governos

de Fernando Collor de Mello e Itamar Franco, foi acelerada durante os mandatos de Fernando Henrique Cardoso, reconfigurada nos governos de Lula e Dilma Rousseff, ainda que marcada por contradições, e intensificada nos governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro. Esse percurso evidencia que, apesar das diferenças discursivas e programáticas entre os governos, a lógica privatista se manteve como elemento estrutural da política educacional brasileira. É nesse contexto mais amplo de reconfiguração da política educacional que se insere a análise da privatização do transporte escolar, objeto desta pesquisa.

Como destacados na seção anterior a reforma do Estado conduzida durante o governo FHC, sob a coordenação de Luiz Carlos Bresser-Pereira à frente do Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado (MARE), constitui um marco decisivo nesse processo. Conforme registrado no Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado, a redefinição do papel estatal pressupunha que o Estado deixasse de atuar como executor direto das políticas sociais, passando a exercer funções de regulação, coordenação e promoção do desenvolvimento, abrindo espaço para a atuação do mercado e de organizações privadas na oferta de serviços públicos (Brasil, 1995). Tal reconfiguração foi apresentada discursivamente como caminho para a modernização administrativa, a eficiência e a melhoria da qualidade dos serviços, inclusive na educação.

No campo das políticas educacionais, a redefinição da fronteira entre público e privado não se deu apenas pela transferência direta de responsabilidades estatais, mas pela reconfiguração dos mecanismos de regulação e controle do sistema. A partir do final da década de 1990, o fortalecimento do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep) como órgão produtor de indicadores e responsável pela consolidação das avaliações em larga escala introduziu uma nova gramática de gestão educacional baseada em metas, rankings e desempenho mensurável.

Nessa direção, a privatização da educação pública não se limita à transferência direta da oferta educacional, mas envolve também processos mais amplos de incorporação da lógica de mercado no interior da gestão pública, reconfigurando as funções do Estado e a própria compreensão da educação enquanto direito social.

Como analisam Campos e Damasceno (2020), a expansão desses instrumentos avaliativos instituiu uma lógica de mensuração da qualidade que desloca o foco do processo educativo para seus resultados quantificáveis. Essa racionalidade avaliativa não

é neutra: ela cria parâmetros comparativos padronizados que passam a orientar currículos, práticas pedagógicas e decisões administrativas. Nesse contexto, a escola pública é progressivamente inserida em uma cultura de performatividade, na qual a qualidade é reduzida à capacidade de elevar indicadores.

É precisamente nesse terreno que se viabiliza a entrada ampliada de instituições empresariais na formulação e execução das políticas públicas. A centralidade dos indicadores produz demanda por soluções padronizadas capazes de alinhar práticas escolares às métricas oficiais. Materiais didáticos estruturados, sistemas privados de ensino, plataformas digitais de monitoramento e programas de formação continuada passam a ser oferecidos como instrumentos técnicos de adequação às exigências avaliativas. Assim, o setor privado não apenas fornece insumos, mas participa ativamente da definição dos parâmetros que regulam o próprio sistema público.

Sob a perspectiva crítica, esse movimento pode ser compreendido como forma de privatização indireta ou endógena, na qual a lógica de mercado se infiltra na gestão pública por meio de dispositivos de governança baseados na eficiência e na competição. Como argumentam Dardot e Laval (2017), o neoliberalismo opera menos pela retirada do Estado e mais pela transformação de sua racionalidade interna, convertendo políticas públicas em espaços de concorrência e cálculo econômico. No caso educacional, a mensuração sistemática cria as condições estruturais para que empresas se apresentem como parceiras indispensáveis à elevação dos resultados, consolidando uma interdependência entre avaliação estatal e oferta privada.

Desse modo, a ampliação das avaliações em larga escala não apenas produziu dados, mas reconfigurou o campo educacional, articulando regulação pública e oferta privada sob a égide da governança neoliberal. O ordenamento jurídico brasileiro também passou a incorporar dispositivos que ampliaram as possibilidades de parcerias entre o setor público e o privado. A Lei nº 12.766/2012, ao alterar a Lei nº 11.079/2004, regulamentou o aporte de recursos públicos a parceiros privados no âmbito das parcerias público-privadas. Posteriormente, a Lei nº 13.019/2014 (alterada pela Lei nº 13.204/2015), instituiu normas gerais para as parcerias entre a administração pública e organizações da sociedade civil, criando um arcabouço legal que favoreceu a expansão da atuação privada na educação pública. Ainda que tais dispositivos sejam apresentados sob a retórica da cooperação e do interesse público, autores como Freitas (2018) ressaltam

que esse movimento se deu de forma contraditória e sob intensa pressão de segmentos empresariais da educação.

Nesse cenário, a privatização endógena assume papel central. A difusão do discurso da qualidade, associada quase exclusivamente aos resultados de avaliações externas, contribuiu para a naturalização da gestão educacional orientada por metas e indicadores. Conforme apontam Richter e Silva (2021), a qualidade passou a ser reduzida a métricas quantitativas, tendência intensificada no Brasil a partir da criação do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB). Esse processo reforça a responsabilização das escolas e dos professores pelos resultados obtidos, desconsiderando as desigualdades socioeconômicas e territoriais que atravessam o sistema educacional.

Os chamados reformadores empresariais da educação se valem desses mecanismos para legitimar a inserção de seus produtos, serviços e “soluções” no interior da escola pública, transformando redes de ensino e unidades escolares em clientes. Como analisa Freitas (2016), a privatização aparece, nesse discurso, como solução inevitável para a “baixa qualidade” da educação pública, reforçando a lógica da concorrência e da mercantilização do ensino.

Esse conjunto de estratégias contribui diretamente para a configuração do que Brown (2018, p.67) denomina cidadania sacrificial, pois

[...] no contexto neoliberal, os sujeitos são interpelados a aceitar a precarização dos serviços públicos, os cortes orçamentários e a transferência de responsabilidades do Estado para o indivíduo como sacrifícios necessários em nome da estabilidade econômica e da sustentabilidade fiscal. Na educação, essa lógica se expressa na responsabilização de professores, gestores, estudantes e famílias pelos efeitos estruturais da austeridade e da privatização, produzindo a naturalização da desigualdade e do esvaziamento do direito à educação.

Assim, as estratégias de privatização, exógenas e endógenas, não apenas reconfiguram a gestão e a oferta educacional, mas também operam no plano das subjetividades, moldando um cidadão que internaliza a lógica do mercado, aceita a redução de direitos e passa a compreender a educação como mercadoria, investimento individual ou serviço condicionado à eficiência. Desse modo, a privatização da educação pública no Brasil se articula profundamente à racionalidade neoliberal, à economicização do político e à produção da cidadania sacrificial, constituindo um dos eixos centrais da reconfiguração contemporânea do Estado e das políticas educacionais.

Nesse viés, conforme Rodrigues (2023, p.60),

[...] a lógica de mercado vem sendo instalada na educação, conduzida pelo discurso de garantir a sua qualidade, por meio da concorrência do livre mercado. Sob a égide desse argumento, assiste-se um aumento de propostas de privatização dos serviços públicos na área educacional, o que acaba por submeter à escola a lógica do mercado em todas suas dimensões.

A fim de materializar as verdadeiras facetas presentes nesses discursos, Adrião (2018), em estudo sobre a privatização da educação básica, a partir de um mapeamento das pesquisas nacionais e internacionais no período de 1990-2014, sintetiza as formas de privatização da educação básica em três dimensões (gestão, oferta e currículo), apresentadas no Quadro 9:

Quadro 9: Dimensões e formas da privatização da Educação Básica conforme estudos e pesquisas de Adrião (2018)

Da Oferta Educacional	Da Gestão Da Educação Pública	Do Currículo
<u>Financiamento público a organizações privadas:</u> Subsídio à oferta por meio de Convênios/contratos/termos de parcerias entre governos e organizações privadas; Subsídio à demanda por meio de incentivos fiscais. <u>Oferta privada:</u> Escolas privadas com fins de lucro; Tutorias. <u>Aulas particulares e Incentivos à escolha parental (subsídio à oferta):</u> Escolas privadas conveniadas ou sob contrato custeadas com fundos públicos (Charter school); Bolsas de estudo (Voucher); Educação domiciliar.	<u>Privatização da gestão escolar:</u> Transferência da gestão escolar para Organizações com fins de lucro; Transferência da gestão escolar para Organizações sem fins de lucro; Transferência da gestão escolar para cooperativas de trabalhadores e de pais. <u>Privatização da gestão educacional pública:</u> Transferência da gestão do sistema educacional para organizações lucrativas por meio de PPPs; Transferência da gestão do sistema educacional para organizações sem fins de lucro.	Compra ou adoção pelo poder público de desenhos curriculares elaborados pelo setor privado; Compra ou adoção pelo poder público de tecnologias educacionais e demais insumos curriculares desenvolvidos pelo setor privado; Compra ou adoção pelo poder público de Sistemas privados de ensino (SPE).

Fonte: Adrião (2018, p.11).

O quadro apresenta uma síntese das facetas que a relação público-privada pode assumir, a depender de diferentes dimensões, sendo elas a oferta, a gestão e o currículo, mostrando diferentes estratégias de privatização da educação e que disputam os recursos públicos e “facilitam” a transferência desses fundos para o setor privado.

A materialização da lógica neoliberal no campo educacional ocorre, de modo privilegiado, por meio das estratégias de privatização, que reconfiguram tanto a oferta quanto a gestão da educação pública. Conforme analisa Adrião (2018), a privatização da educação, no que se refere à oferta educacional, assume três formas principais: o financiamento público da educação privada, o aumento das matrículas em

estabelecimentos particulares e a introdução de políticas de escolha parental. Esses mecanismos evidenciam que a privatização não se limita à transferência direta da propriedade das instituições escolares, mas se expressa de forma difusa e estrutural, reorganizando o sistema educacional segundo a lógica do mercado.

O financiamento público à educação privada ocorre por meio de instrumentos como bolsas de estudo, convênios entre entes federados e instituições privadas e políticas de incentivos fiscais, especialmente pela dedução de impostos, favorecendo a expansão do setor privado com recursos públicos (Adrião, 2018). Tais mecanismos contribuem para a ampliação das matrículas em escolas particulares e para o enfraquecimento da oferta pública direta, deslocando progressivamente a responsabilidade do Estado pela garantia do direito à educação.

No que concerne às políticas de escolha parental, Adrião (2018) identifica três dispositivos centrais: a introdução das *charter schools*, a adoção de cheques-educação ou *vouchers* e a educação domiciliar (*homeschooling*). De acordo com Rodrigues (2023, p.63) “Esses instrumentos são frequentemente apresentados como alternativas que ampliariam a liberdade das famílias e promoveriam a melhoria da qualidade educacional por meio da concorrência”. No entanto, como assinala Freitas (2018), tais propostas têm origem no pensamento neoliberal de Milton Friedman, para quem não caberia ao Estado definir a escola dos estudantes, mas às famílias, concebidas como consumidoras em um mercado educacional.

O sistema de *vouchers*, inspirado nessa perspectiva, vem sendo implementado em diferentes países, notadamente nos Estados Unidos e no Chile. Nesse modelo, o Estado financia a demanda educacional por meio de “tíquetes” que permitem às famílias matricular seus filhos em escolas privadas credenciadas. Como destaca Freitas (2018), nesse arranjo, os pais deixam de ser usuários de um serviço público e passam a atuar como clientes de empresas educacionais, intensificando a lógica concorrencial e mercantil no interior do sistema educacional. A escola, por sua vez, passa a disputar alunos como consumidores, transformando a qualidade educacional em mercadoria comparável.

A experiência chilena, amplamente analisada na literatura, evidencia que, embora os vouchers possam ampliar o acesso, não garantem a melhoria da qualidade educacional e tendem a aprofundar desigualdades socioeconômicas, uma vez que favorecem famílias com maior capital cultural e informacional (Vieira, 2020). Situação

semelhante foi observada na Colômbia, onde o sistema de vouchers, inicialmente direcionado a populações vulneráveis, acabou beneficiando de forma desproporcional famílias de maior renda, ampliando a segmentação do sistema educacional (Klees; Brent, 2015).

Outra modalidade relevante de privatização da oferta educacional refere-se às escolas charter, caracterizadas pela concessão da gestão de escolas públicas à iniciativa privada. Embora financiadas com recursos públicos e sem cobrança de mensalidades, essas instituições são administradas por organizações privadas, muitas vezes grandes corporações educacionais, o que configura um processo de privatização da gestão e do trabalho pedagógico (Freitas, 2018; Klees; Brent, 2015). Tal modelo contribui para o enfraquecimento da escola pública de gestão estatal e para a precarização das condições de trabalho docente.

No contexto brasileiro, Adrião (2018) destaca ainda a expansão de programas de bolsas de estudo e convênios na Educação Infantil, no Ensino Fundamental e no Ensino Médio, respaldados pela Lei nº 9.394/1996, bem como a transferência da gestão escolar para organizações privadas por meio de contratos, convênios e parcerias público-privadas, especialmente após a regulamentação das Organizações Sociais (OS) e das Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP).

Esses dispositivos ampliaram significativamente a atuação privada na educação pública, sob a justificativa da cooperação e da eficiência. Essas formas de privatização articulam-se diretamente ao paradigma da Nova Gestão Pública (NGP) ou gerencialismo, que redefine as relações entre Estado e mercado e introduz, no campo educacional, princípios oriundos da gestão empresarial (Rodrigues, 2023, p.67).

Conforme analisa Adrião (2018), o gerencialismo impõe “soluções empresariais” para problemas educacionais complexos, reduzindo a política educacional a questões de eficiência, desempenho e controle. Nesse processo, organismos internacionais de financiamento desempenharam papel central na difusão desse modelo, condicionando empréstimos e cooperação técnica à adoção de reformas neoliberais e ajustes estruturais.

Freitas (2018) observa que, sob a lógica neoliberal gerencial, a empresa passa a ser concebida como o modelo ideal de organização social, devendo orientar não apenas a economia, mas também áreas como saúde, segurança e educação. O Estado, nesse contexto, é reconfigurado como uma empresa, e a privatização de seus espaços

institucionais torna-se diretriz central. A educação, como política social estratégica, não escapa a esse movimento, sendo progressivamente submetida à lógica do mercado.

Esse processo se articula ainda à atuação de fundações empresariais e organizações filantrópicas, cuja presença no campo educacional tem se intensificado. Embora frequentemente apresentadas sob o discurso da filantropia e da responsabilidade social, essas iniciativas não estão dissociadas de interesses econômicos, seja pela venda de produtos e serviços às redes públicas, seja pela influência direta na formulação e implementação de políticas educacionais (Ball, 1994; 2012; Mainardes, 2009).

A crescente participação do setor privado na educação pública contribui para a diluição das fronteiras entre o público e o privado, legitimando e naturalizando a mercantilização da educação (Rodrigues, 2023). Nesse cenário, a educação transforma-se em um nicho de mercado, no qual programas, contratos e serviços são disputados por diferentes atores privados, sob a mediação do Estado.

São várias as formas como o privado tem atuado no setor público. As redefinições do papel do Estado quando as relações público-privado são firmadas causam uma crise estrutural do capital partilhada pelo neoliberalismo. Nesse modelo “ideal”, o privado deve garantir a qualidade da educação pública naturalizando o conceito de que não é o capitalismo que está em crise, e sim o Estado. Então, a estratégia seria reformar o Estado, diminuindo sua atuação para superar a crise. Essa proposta é parte do diagnóstico neoliberal e mostra como as organizações privadas estão cada vez mais organizadas em diferentes graus e lugares: setor financeiro, organismos internacionais, com fins lucrativos ou não, e filantropia (Rodrigues, 2023, p.62).

Ao deslocar a responsabilidade pela garantia do direito à educação do Estado para indivíduos, famílias e comunidades escolares, o neoliberalismo produz um cidadão que aceita a precarização dos serviços públicos, os cortes orçamentários e a intensificação do trabalho como sacrifícios necessários em nome da eficiência, da austeridade e da estabilidade econômica.

Assim, a privatização da educação pública não apenas redefine sua gestão e financiamento, mas contribui para a consolidação de uma forma de cidadania compatível com a racionalidade neoliberal, na qual o direito cede lugar ao mercado e o político é subsumido pela lógica econômica. Concordamos, assim, com Peroni (2013, p. 30) quando afirma que

[...] com a parceria público-privada e o fortalecimento do terceiro setor, o privado acaba influenciando ou definindo o público, não mais apenas na agenda, mas na execução das políticas, definindo o conteúdo e a gestão da educação, com profundas consequências para a democratização da educação.

Por fim, vale destacar que, a análise dos mecanismos de privatização, inseridos no modelo de Estado neoliberal, evidencia impactos profundos e estruturais sobre a educação pública. A incorporação de práticas privatistas reconfigura o papel do Estado, deslocando-o da condição de garantidor direto de direitos sociais para a função de regulador, contratante e indutor de mercados.

Esse movimento produz efeitos que extrapolam o âmbito pedagógico e administrativo das instituições escolares, alcançando políticas educacionais que direta ou indiretamente afetam a garantia do direito à educação, como o transporte escolar. Nesse sentido, o aprofundamento da fundamentação teórica sobre as estratégias de privatização amplia a problematização acerca dos impactos da lógica neoliberal sobre o transporte escolar, compreendido não apenas como serviço logístico, mas como política pública essencial à permanência, ao acesso e à equidade educacional, especialmente para estudantes em contextos de vulnerabilidade social. Na próxima seção, busca-se apreender os marcos regulatórios das políticas nacionais de transporte escolar e compreender suas particularidades, bem como as possíveis aberturas aos processos privatistas.

3. O TRANSPORTE ESCOLAR NA POLÍTICA PÚBLICA BRASILEIRA

A Constituição Federal de 1988 inaugura um novo marco normativo no campo dos direitos sociais no Brasil, ao afirmar a educação como direito de todos e dever do Estado, orientado pelos princípios da universalidade, da igualdade material e da prioridade absoluta à criança e ao adolescente.

O transporte escolar, no ordenamento jurídico brasileiro, transcende a função de mero serviço de utilidade pública para consolidar-se como uma garantia instrumental indispensável à efetivação do direito à educação. A Constituição Federal de 1988, em seu Art. 208, inciso VII, estabelece que o dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de programas suplementares, entre os quais o transporte escolar é expressamente nominado como condição de acesso e permanência do educando na escola. Essa previsão constitucional não é facultativa; ela impõe ao Poder Público a obrigação de neutralizar as barreiras geográficas que impedem a igualdade material de acesso ao ensino, especialmente para as populações residentes em áreas rurais.

Mais do que a simples oferta de vagas gratuitas, a provisão do deslocamento físico não é condição suficiente para a efetivação plena do direito à educação em uma sociedade estruturalmente marcada pela desigualdade. Hochuli (2014, p. 20) ressalta que “A política pública do transporte escolar, inserida num contexto de garantia do direito à educação de qualidade, significa não só a existência de vagas para todos os alunos, mas o estabelecimento de condições para que esses consigam ter acesso a elas.” A isso se soma a necessidade de um olhar ampliado para o estabelecimento de políticas que garantam as melhores condições para esse acesso.

Conforme preceitua a LDB (Lei nº 9.394/96), nos artigos 10 e 11, alterada pela Lei nº 10.709/2003, passou a incluir a responsabilidade dos estados e dos municípios com transporte escolar dos(as) estudantes das suas respectivas redes de ensino, para tanto, foram inseridos incisos específicos para disciplinar esse tema. Recentemente, a Lei nº 14.862, de 2024, altera novamente a LDB e revoga a Lei nº 10.709/2003 consolidando o transporte escolar como um dever compartilhado dos entes federados, detalhando as responsabilidades de cada um deles e definindo a possibilidade do uso do transporte escolar por professores em trechos autorizados.

Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de:[...]

VII – assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual, permitindo aos respectivos professores, em trechos autorizados, o uso de assentos vagos nos veículos;

IX - articular-se com os respectivos Municípios para que o disposto no inciso VII deste *caput* e no inciso VI do *caput* do art. 11 desta Lei seja cumprido da forma que melhor atenda aos interesses dos alunos e dos professores.

Art. 11. Os Municípios incumbir-se-ão de: [...]

VI – assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal, permitindo aos respectivos professores, em trechos autorizados, o uso de assentos vagos nos veículos (Brasil, 1996).

A política do transporte escolar ficou como medida suplementar a cargo do ente federal, com um papel supletivo e redistributivo e não como executor direto da política. Essa responsabilidade pela oferta e execução, cabe prioritariamente aos estados e municípios com suas redes.

A garantia integral e de prioridade absoluta à educação básica justifica a intervenção da União e serve de fundamento para a criação de programas federais de apoio, como o PNATE e o Caminho da Escola. Tais programas surgem, portanto, como a materialização da ação do ente federal para prover as condições concretas para que a criança e ao adolescente do campo tenham acesso ao seu direito prioritário à educação.

De tal modo, a LDB (Brasil, 1996), define o arcabouço legal do transporte escolar, especificando o dever de execução compartilhado entre Estados e Municípios. Complementar a esta Lei o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), Lei nº 8.069, de 1990, no seu art. 4º, visa operacionalizar a garantia constitucional de prioridade absoluta à criança e ao adolescente, estabelecendo a fundamental doutrina da proteção integral. Esta doutrina eleva a garantia do direito à educação e, por consequência, o fornecimento do transporte escolar a um patamar de prioridade absoluta, obrigando o poder público a assegurar a efetivação, dentre outros, ao direito à educação.

É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária (ECA, 1990).

O ECA reforça assim os direitos de todas as crianças e adolescentes. E diante da absoluta prioridade da efetivação do direito à educação, o transporte escolar assume importância legal e, quando necessário representa a guarda dos direitos assumidos no Estatuto.

A política pública do transporte escolar se faz presente desde a Constituição Federal de 1988 e é recorrente nos dispositivos infraconstitucionais analisados. Isso evidencia a centralidade dessa política pública como condição de acesso, permanência e qualidade da educação básica, e ainda permite apreender, em nível federal, os contornos jurídicos e programáticos que estruturam o transporte escolar no Brasil no período pós-constitucional.

3.1 Institucionalização do Transporte Escolar: Políticas e programas

A partir do reconhecimento do transporte escolar como direito social no ordenamento jurídico brasileiro, o Estado passa a construir mecanismos político-institucionais voltados à sua operacionalização. No período pós-Constituição Federal de 1988, esse processo se materializa por meio da formulação de políticas públicas e da criação de programas federais destinados a apoiar estados e municípios na garantia do acesso e da permanência dos(as) estudantes da educação básica, sobretudo aqueles residentes em áreas rurais.

A institucionalização do transporte escolar ocorre de forma progressiva, acompanhando as transformações do papel da União na coordenação e no financiamento das políticas educacionais. Programas como o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola expressam essa trajetória, ao estabelecerem instrumentos de repasse financeiro, padronização de frota e apoio técnico aos entes federados. Essa dinâmica evidencia não apenas a materialização do dever estatal, mas também as mediações administrativas, financeiras e políticas que conformam a execução da política pública do transporte escolar no Brasil.

A política do transporte escolar inicia seu percurso particularmente constituindo o seu espaço no âmbito das políticas educacionais. Na década de 1980 ocorreu, por meio da Lei nº 7.091, de 18 de abril de 1983, a alteração da denominação da Fundação Nacional de Material Escolar, a que se refere a Lei nº 5.327, de 2 de outubro de 1967, passando a ser definida como Fundação de Assistência ao Estudante (FAE). A FAE tinha como objetivo assegurar condições de assistência educacional ao pré-escolar, 1º e 2º Graus, com

objetivos (Art. 3º, Lei nº. 7.091/1983, Inciso II) de coordenar a política de assistência educacional, dentre elas o transporte escolar.

Assim, foi no âmbito da FAE que foram criadas as primeiras políticas com foco no financiamento para aquisição de veículos via Caixa Econômica Federal (CEF) e recursos do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social (FAS). No contexto da FAE, em 1994, cria-se oficialmente o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) com o foco de fornecer assistência financeira a estados e municípios para aquisição de veículos tais como ônibus, microônibus e barco a motor.

O objetivo da FAE era desenvolver ações para reduzir a evasão e ampliar o acesso a alunos do 1º Grau da zona rural, operacionalizar o Programa de suplementação da União aos estados e municípios, incluindo o Transporte Escolar e implementar a descentralização de recurso por meio de convênios.

Em 1998, a FAE é extinta e as ações do PNTE foram transferidas para o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), que passou a centralizar a gestão do financiamento da educação.

O FNDE, autarquia federal criada pela Lei nº 5.537, de 21 de novembro de 1968, e alterada pelo Decreto-Lei nº 872, de 15 de setembro de 1969, é responsável pela execução de políticas educacionais do Ministério da Educação (MEC). Entre as ações mais importantes do FNDE estão os seguintes Programas: Programa Nacional de Alimentação Escolar, Programa Nacional do Livro Didático, Programa Dinheiro Direto na Escola, Programa Nacional de Saúde do Escolar, Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, Programa de Melhoria e Expansão do Ensino Médio (Promed) e, Escola Aberta.

Para financiar esses programas e projetos, o “FNDE utiliza recursos provenientes de consignações orçamentárias, incentivos fiscais, Fundo Especial da Loteria Federal e da Contribuição Social do Salário-Educação, entre outras fontes” (FNDE, 2020, p. 36).

Dentro desse contexto, a responsabilidade pelo apoio ao transporte escolar passou por uma reestruturação. Por meio da Medida Provisória nº 173, de 16 de março de 2004, institui-se o, posteriormente convertida na Lei nº 10.880 (Brasil, 2004a). Assim, consolida-se o Programa sob a gestão direta do FNDE, constituindo-se então como Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).

Essa mudança marcou a transição da gestão, e o PNATE se configurou, a partir de então, por assistências financeiras automáticas, em caráter suplementar, por meio de repasses de recursos diretos em conta corrente específica aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, sem necessidade de convênios com o objetivo da execução do transporte escolar (FNDE, 2020). Assim, o PNATE é configurado como programa de assistência financeira automática por meio de repasses diretos em conta corrente específica aos entes federados.

Art. 13. Os recursos repassados à conta do PNATE serão destinados a: I – despesas de manutenção em veículos escolares rodoviários, de propriedade da EEx, devidamente licenciados pelo órgão de trânsito competente, tais como: reformas, seguros, licenciamento, impostos e taxas (do ano em curso), pneus, câmaras, peças, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica, funilaria, recuperação de assentos, aquisição de combustíveis e lubrificantes, além de outras peças e serviços necessários para adequada manutenção dos veículos; II – despesas de manutenção em embarcações utilizadas no transporte escolar de propriedade das EEx que estejam devidamente inscritas nas Capitâneas dos Portos e da Certificação Estatutária Aplicável, tais como: reforma, seguros, impostos, registro e taxas (do ano em curso), peças, serviços de mecânica do motor, conjunto de propulsão, equipamentos embarcados, aquisição de combustíveis e lubrificantes, além de outros serviços necessários para a adequada manutenção das embarcações; III – contratação de serviços terceirizados para a oferta do transporte escolar rodoviário ou aquaviário; e IV – aquisição de passe estudantil, quando houver oferta de serviço regular de transporte coletivo de passageiros na EEx. (Brasil, 2021, art. 13).

Evidencia-se, assim, que há no âmbito da resolução abertura para a utilização do recurso do PNATE com o pagamento de serviços contratados com terceiros. O que em tese marca uma posição na esfera federal seguindo a lógica das políticas privatistas que estavam em curso no país.

O Censo Escolar, do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep-MEC) proporciona as bases de dados para a formulação e efetivação de ações, projetos e programas educacionais, tais como o PNATE, para o cálculo do valor que será recebido pelos entes federados.

No teor da Lei 10880 (BRASIL, 2004^a) o Governo Federal afirma, por meio do MEC e do FNDE, ações para o desenvolvimento do transporte escolar no Brasil, como mecanismo de garantia do acesso à educação de grande parte da população brasileira para aqueles que residem em área rural e possuem dificuldades no deslocamento até uma unidade de ensino.

O PNATE tem, portanto, entre seus objetivos oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência

financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios (Brasil, 2004).

Outra ação da esfera federal foi a criação do Programa Caminho da Escola, por meio da Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007 (Brasil, 2007), foi posteriormente disciplinado pelo Decreto da Presidência da República n. 6.768, de 10 de fevereiro de 2009 (Brasil, 2009) e que tem por objetivo renovar e padronizar a frota de veículos para garantir segurança, qualidade e permanência de alunos principalmente da zona rural.

O outro programa de transporte escolar criado pelo governo federal é o Caminho da Escola, instituído pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, também no governo Lula. O Caminho da Escola foi concebido a partir de estudos técnicos coordenados pelo MEC/FNDE e a Universidade de Brasília (UnB). Os estudos identificaram a precariedade do transporte escolar e a consequente necessidade de intervenção do poder público. À época, verificou-se que a idade média dos veículos que transportavam os alunos, em todo o país, chegava a 16 anos e 6 meses. 27% (vinte e sete por cento) dos veículos eram apropriados para o transporte de cargas, e não de passageiros. No Nordeste, os veículos inadequados para o transporte de alunos representavam até 60% (sessenta por cento) da frota (Neves, 2019, p.68).

O estudo intitulado “Avaliação Nacional do Programa Caminho da Escola – Avaliação de Impacto – Volume II”, elaborado pela Universidade Federal de Goiás (2018), apresenta os principais conceitos que caracterizam o Programa Caminho da Escola. Segundo o estudo o Programa é direcionado aos estudantes residentes na zona rural, com o objetivo de renovar e padronizar a frota de veículos utilizados no transporte escolar, assegurando o acesso e a permanência dos alunos na escola.

No âmbito do Programa Caminho da Escola ocorre a adesão do município ao pregão eletrônico ao registro de preços e às aquisições de veículos podem ser feitas através de assistência financeira do FNDE, recursos próprios dos Estados, Municípios e Distrito Federal ou por linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Via Plano de Ações Articuladas custeio para a aquisição dos veículos para os estados e municípios e Distrito Federal, serão feitas de acordo com disponibilidade orçamentária consignada na Lei Orçamentária Anual.

Para ampliar o apoio técnico do FNDE aos entes federados na execução do transporte escolar foi estabelecida acordos entre a autarquia e instituições de ensino superior. Assim, a relação dos municípios e estado com a execução e participação das políticas elaboradas em nível federal desencadearam a constituição e implementação dos Centros Colaboradores de Apoio ao Transporte Escolar (Cecates). Tais centros são

unidades de referência e apoio desenvolvido por Instituições Federais de Ensino Superior (Ifes) para desenvolver ações e projetos no âmbito das duas políticas federais de transporte escolar, ou seja, o PNATE e o Programa Caminho da Escola. Foram constituídos 3 centros no âmbito das 5 regiões do Brasil, o Cecate Centro-Oeste, o Cecate Sudeste e o Cecate Nordeste.

A atuação dos Cecates ocorre especialmente por meio da formação de “gestores, gestão do conhecimento, monitoramento e avaliação, apoio ao controle social e assistência técnica, com métodos, técnicas e instrumentos aplicados à gestão da Política Pública do Transporte Escolar” (FNDE, 2025).

No âmbito do Plano Nacional de Educação (PNE), instituído pela Lei nº 13.005/2014, o tema do transporte escolar se destaca em diferentes estratégias (BRASIL, 2014). O Plano é constituído por diretrizes, metas e estratégias para a política educacional brasileira e tem como objetivo assegurar a universalização do acesso, a permanência e a qualidade da educação. Cabe registrar que a vigência do referido decênio foi sucedida pela promulgação do novo PNE, instituído pela Lei nº 15.388, de 14 de abril de 2026 (BRASIL, 2026). Contudo, em razão do marco temporal delimitado para a realização desta pesquisa documental e das etapas de finalização da dissertação, este novo diploma legal não foi objeto de análise aprofundada, mantendo-se o foco analítico sobre o ciclo do PNE (2014-2024).

No âmbito do PNE (2014-2024), o transporte escolar era reconhecido como um programa suplementar que articula esforços da União, Estados e municípios. O Transporte escolar é contemplado nas metas 04, 07, 09, 19 e 20 do Plano. A Meta 4 visa à universalização do acesso à educação básica de alunos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação. Para tanto, a Estratégia 4.6 centra na exigência de transporte acessível por meio da adequação arquitetônica, o que é operacionalizado na esfera federal por Programas como o Caminho da Escola.

Meta 4: universalizar, para a população de 4 (quatro) a 17 (dezessete) anos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação, o acesso à educação básica e ao atendimento educacional especializado, preferencialmente na rede regular de ensino, com a garantia de sistema educacional inclusivo, de salas de recursos multifuncionais, classes, escolas ou serviços especializados, públicos ou conveniados.

4.6) manter e ampliar programas suplementares que promovam a acessibilidade nas instituições públicas, para garantir o acesso e a permanência dos (as) alunos (as) com deficiência por meio da adequação arquitetônica, da oferta de transporte acessível e da disponibilização de material didático próprio

e de recursos de tecnologia assistiva, assegurando, ainda, no contexto escolar, em todas as etapas, níveis e modalidades de ensino, a identificação dos (as) alunos (as) com altas habilidades ou superdotação (Brasil, 2014).

Para tanto, a Estratégia 4.6 centra na exigência de transporte acessível por meio de adequações que atendam às demandas dos(as) estudantes com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação, o que é operacionalizado, por exemplo, como uma das frentes do Programa Caminho da Escola. Portanto, ao reforçar esta meta, o acesso à educação básica de alunos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação, centra na exigência de acessibilidade nas frotas de veículos escolares, com a adaptação dos veículos do Programa às suas necessidades.

Já a estratégia 7.13 da Meta 7, ao exigir que a política de transporte escolar vise à redução da evasão escolar e do tempo médio de deslocamento, revela o papel instrumental e pedagógico do serviço, que transcende a mera dimensão logística. O transporte escolar estabelece-se, assim, como uma condição de possibilidade para a aprendizagem.

Meta 7: Fomentar a qualidade da educação básica em todas as etapas e modalidades, com melhoria do fluxo escolar e da aprendizagem de modo a atingir as seguintes médias nacionais para o Ideb [...]

7.13) garantir transporte gratuito para todos (as) os (as) estudantes da educação do campo na faixa etária da educação escolar obrigatória, mediante renovação e padronização integral da frota de veículos, de acordo com especificações definidas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, e financiamento compartilhado, com participação da União proporcional às necessidades dos entes federados, visando a reduzir a evasão escolar e o tempo médio de deslocamento a partir de cada situação local (Brasil, 2014).

A relação com a meta sete indica uma interpretação da relação entre qualidade e transporte escolar. Assim, ainda que esta meta 7 associada ao Ideb seja criticamente analisada quanto ao processo marcado por lógicas classificatórias e de responsabilização unilateral das escolas (Richter, 2015), as estratégias ao envolverem o transporte escolar indicam a importância dessa condição para a efetivação da qualidade da educação.

A relevância do transporte escolar na permanência do estudante desde a educação básica obrigatória, até a modalidade de Educação de Jovens e Adultos explicita a necessidade deste Programa para garantir o acesso e a permanência deste público específico. Este objetivo é apresentado na Meta 9:

Meta 9: Elevar a taxa de alfabetização da população com 15 (quinze) anos ou mais para 93,5% (noventa e três inteiros e cinco décimos por cento) até 2015 e, até o final da vigência deste PNE, erradicar o analfabetismo absoluto e reduzir em 50% (cinquenta por cento) a taxa de analfabetismo funcional[...].

9.7) executar ações de atendimento ao (à) estudante da educação de jovens e adultos por meio de programas suplementares de transporte, alimentação e saúde, inclusive atendimento oftalmológico e fornecimento gratuito de óculos, em articulação com a área da saúde (Brasil, 2014).

A Meta 9 indica, assim, a necessidade de estratégias que efetive as condições para a educação de jovens e adultos por meio de programas suplementares, dentre eles transporte escolar, condição para garantir o acesso e a permanência para muitos estudantes deste público.

Por fim, a meta 20 do PNE se mostra importante para a política do transporte escolar, pois apresenta uma forma alternativa de financiamento da educação por meio da definição e implementação do Custo Aluno Qualidade (CAQ).

Meta 20: Ampliar o investimento público em educação pública de forma a atingir, no mínimo, o patamar de 7% (sete por cento) do Produto Interno Bruto - PIB do País no 5º (quinto) ano de vigência desta Lei e, no mínimo, o equivalente a 10% (dez por cento) do PIB ao final do decênio.

20.7) implementar o Custo Aluno Qualidade - CAQ como parâmetro para o financiamento da educação de todas etapas e modalidades da educação básica, a partir do cálculo e do acompanhamento regular dos indicadores de gastos educacionais com investimentos em qualificação e remuneração do pessoal docente e dos demais profissionais da educação pública, em aquisição, manutenção, construção e conservação de instalações e equipamentos necessários ao ensino e em aquisição de material didático-escolar, alimentação e transporte escolar (Brasil, 2014).

O CAQ, deve ser o valor de referência para o financiamento da educação, por expressar o montante de recursos monetários necessários por aluno para dotar as escolas com as condições de trabalho adequadas, que são condições necessárias, embora não suficientes, para um efetivo processo de ensino e aprendizagem. Nesse sentido, propõe-se que o CAQ substitua outros parâmetros que consideram apenas o montante de recursos previamente vinculados para a educação sem levar em conta os custos e as necessidades reais das escolas, como, por exemplo, a estimativa do valor-aluno/ano do Fundeb (Brasil, 2014). Nesse cálculo, evidencia-se a necessidade de considerar as demandas relacionadas ao transporte escolar.

A análise das políticas emanadas pelo ente federal quanto confrontada com literatura identificada na introdução do presente trabalho evidencia os arranjos institucionais e de financiamento que transferem prioritariamente a responsabilidade da execução do transporte escolar para os municípios, uma vez que os programas federais são indicados como limitados frente às demandas das redes e são capazes de suprir, isoladamente, os custos necessários à manutenção da política, o que transfere aos

municípios parcela significativa das responsabilidades financeiras e operacionais de sua execução (Neves, 2019; Souza, 2023).

3.2 O Regime de colaboração e fontes de financiamento do transporte escolar

O preceito do regime de colaboração é descrito no Art. 211 da Constituição Federal de 1988, e determina que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios devem organizar de forma cooperativa os seus respectivos sistemas de ensino (Brasil, 1988). Cury (2009), aponta que o regime de colaboração institucionalizado pressupõe uma divisão de responsabilidades competências compartilhadas, nas quais os entes federados devem atuar de forma recíproca e cooperativa.

As competências de cada ente federado estão dispostas nos artigos 21 e 22 da Constituição Federal para a União, e nos artigos 18 e 25 para os Estados. Por sua vez, as atribuições municipais são listadas no artigo 30 da Carta Magna, o qual deixa clara a necessidade de articulação cooperativa na área educacional. Isso se explicita formalmente no inciso VI do referido artigo, ao determinar que compete aos municípios “manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental” (Brasil, 1988).

A distribuição de competências legislativas, normativas e financeiras é o distintivo do federalismo e, de sua composição, resulta tanto a atuação de cada ente federativo, quanto a articulação conjunta de todos. Por isso, a investigação e a análise de políticas educacionais não podem se alhear das incumbências que esse regime impõe à União, aos estados, aos municípios e ao Distrito Federal com suas características diferenciais e com suas responsabilidades em matéria de políticas educacionais (Cury, 2002, p.152).

Conforme descrito na LDB a política pública do transporte escolar é estabelecida como uma obrigação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e prevê, nos artigos 10 e 11, (incluído pela Lei nº 10.709/2003) a divisão de responsabilidades entre os entes federados.

Como bem aponta Hochuli (2014, p. 28), “nesse sentido, a política pública de transporte escolar é planejada e implementada num contexto, em que União, Estados e Municípios - entes da federação brasileira - dividem competências e responsabilidades e competem entre si.”

O financiamento do transporte escolar resulta de um arranjo multifontes, no qual as transferências do PNATE compõem apenas uma fração dos recursos totais,

demandando aportes complementares significativos por parte de estados e municípios, sendo estes últimos, majoritariamente, os executores diretos do serviço. Esse desenho financeiro busca materializar o regime de colaboração federativa preconizado pelo Art. 211 da Constituição Federal de 1988, delimitando funções específicas: enquanto à União é atribuída a função redistributiva e supletiva por meio de assistência técnica e financeira, os estados e municípios assumem a responsabilidade precípua pela garantia do transporte dos estudantes matriculados em suas respectivas redes de ensino, em estrita observância às competências fixadas pelos artigos 10 e 11 da LDB (Brasil, 1996).

Dessa forma, a política pública do transporte escolar, por ser uma política intergovernamental e representar uma ação colegiada, em que participam a União, os estados e os municípios, necessita da cooperação entre os entes federados para afinar sua relação e colaboração no que tange às decisões, à formulação da política e aos mecanismos de financiamento (Hochuli, 2014, p.61).

Os recursos investidos em transporte escolar nos estados, Distrito Federal e municípios são constituídos de fontes diretas como o FUNDEB, PNATE, PTE, Salário-Educação e indiretas, como o Fundo de Participação dos Estados FPE e Fundo de Participação dos Municípios (FPM) que são atrelados ao planejamento orçamentário de cada ente. O FUNDEB se caracteriza como uma importante fonte de receita utilizada por estados, distrito federal e municípios para pagar os custos com o transporte escolar.

A transferência direta e automática de aportes financeiros por parte do governo Estadual é regulamentada pela Lei nº 21.777 de 2015 que instituiu o Programa Estadual do Transporte Escolar de Minas Gerais (PTE/MG). A transferência aos entes municipais, tem o objetivo de custear a logística de locomoção dos discentes matriculados na rede estadual de ensino e residentes em áreas rurais. Os recursos são destinados a manutenção dos veículos escolares, ao pagamento de serviços de transporte contratados junto a terceiros e à aquisição de passe estudantil, conforme regulamentado no Decreto nº 46.946, de 2016.

Os recursos destinados ao transporte escolar decorrem de diferentes fontes de financiamento, incluindo recursos próprios dos entes federados, transferências federais por meio do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), recursos do Salário-Educação e parcelas dos recursos vinculados à manutenção e desenvolvimento do ensino. Além desses mecanismos nacionais, alguns estados instituíram programas

próprios de apoio financeiro aos municípios. Em Minas Gerais, essa política é operacionalizada por meio do Programa Estadual de Transporte Escolar (PTE/MG).

O valor do repasse do PTE-MG, para cada exercício financeiro, será transferido em dez parcelas iguais e sucessivas, entre fevereiro e novembro de cada ano, em conta corrente específica aberta em instituição financeira oficial, a ser indicada pelo Município (Minas Gerais, 2016).

A cada ano são publicadas resoluções conjuntas entre a Secretaria de Estado da Educação (SEE) e a Secretaria Estadual de Governo (SEGOV) com os detalhes do repasse. O repasse aos municípios é calculado com base no número de alunos residentes em áreas rurais e que utilizam o transporte nas áreas urbanas com base nos dados extraídos do Censo Escolar do ano inteiro, leva-se em conta os custos e as variáveis do transporte escolar rural de cada localidade, a extensão territorial e as peculiaridades regionais (Minas Gerais, 2016).

O Salário-Educação consolida-se como uma fonte de financiamento suplementar indispensável para os municípios e estados, e pode ser aplicado em ações como manutenção e melhoria da infraestrutura escolar, aquisição de equipamentos e materiais didáticos, transporte, alimentação e uniforme escolar, contribuindo para a ampliação das condições de oferta e permanência dos estudantes nas redes públicas de ensino. As empresas vinculadas à previdência social contribuem com o percentual de 2,5% sobre a folha de pagamento de seus empregados. Do total arrecadado, 60% são destinados à Quota Estadual e Municipal, 30% à cota federal e 10% ao FNDE (Brasil, 2024).

3.3. Diferenças nas formas de privatização do Transporte Escolar: fundamentos legais – processos para a contratação do serviço

Do ponto de vista administrativo e legal, o transporte escolar poderia ser ofertado diretamente pelo próprio poder público, por meio da denominada execução direta, onde toda a operacionalização do transporte escolar, aquisição e manutenção dos veículos, contratação e gestão de motoristas e monitores, definição de rotas, fiscalização e controle da execução, seria de responsabilidade direta do ente federativo. “Nestes casos, é o próprio poder público que realiza toda operação do serviço, desde a aquisição dos veículos, até a gestão do pessoal responsável pela execução do transporte” (Pernambuco, 2022, p. 49). Além de conferir maior autonomia ao poder público em relação ao mercado

de empresas privadas, a execução direta reduziria a dependência de contratos terceirizados e processos licitatórios para a prestação do serviço. Nestes casos, é o próprio poder público que realiza toda operação do serviço, desde a aquisição dos veículos, até a gestão do pessoal responsável pela execução do transporte.

Entretanto, a partir das reformas neoliberais do Estado e da incorporação da lógica gerencial na Administração Pública, fortaleceu-se a compreensão de que determinados serviços poderiam ser executados de forma mais “eficiente” pela iniciativa privada. Nesse contexto, a terceirização e a contratação indireta passaram a ocupar lugar central na execução de políticas públicas, inclusive no transporte escolar. A racionalidade gerencial, fundamentada nos princípios da economicidade, competitividade e redução dos custos operacionais, contribuiu para a ampliação das parcerias público-privadas e para a transferência da execução material dos serviços ao setor privado, permanecendo ao Estado funções relacionadas à regulação, fiscalização e monitoramento da política pública.

A privatização do transporte escolar assume diferentes modalidades de acordo com o tipo de contratação adotada pelo poder público, respaldadas nas legislações que regulamentam as licitações e os contratos administrativos, especialmente na Lei nº 8.666/1993, na Lei nº 10.520/2002 e, mais recentemente, na Lei nº 14.133/2021, denominada Nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos.

A partir desse marco normativo, modalidades diferentes de contratação, estão sendo utilizadas para a operação do transporte escolar. Nessa linha, a privatização ocorre por meio da terceirização da execução operacional do transporte escolar, uma vez que empresas privadas, cooperativas ou pessoas físicas passam a realizar atividades anteriormente desempenhadas diretamente pelo Estado, como disponibilização de veículos, contratação de motoristas, manutenção da frota e operacionalização das rotas.

No transporte escolar, essas modalidades de contratação refletem diferentes formas de privatização da execução do serviço. A concorrência pública, por exemplo, caracteriza-se como modalidade mais ampla de disputa, geralmente utilizada em contratos de maior vulto financeiro, permitindo a participação de empresas e consórcios interessados na prestação do serviço. Já o pregão, especialmente na forma eletrônica, tornou-se a modalidade preferencial para contratação do transporte escolar financiado pelo Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), incorporando

mecanismos digitais de disputa, redução de custos e ampliação da competitividade entre os licitantes.

Conforme orienta o FNDE (2010), mesmo na denominada execução direta do transporte escolar, o poder público pode recorrer a diferentes formas de contratação administrativa, incluindo locação, contratos de fornecimento, prestação de serviços e parcerias com organizações da sociedade civil, evidenciando que a operacionalização do transporte escolar já incorpora mecanismos de terceirização e contratação indireta previstos legalmente.

O caderno de estudos do aluno publicado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (Brasil, 2021), especificamente no Módulo 4: aspectos regulatórios do transporte escolar, demonstra que a própria regulamentação federal do setor institucionaliza múltiplas possibilidades de contratação de serviços, mão de obra e locação de veículos, reforçando a inserção de racionalidades gerenciais e privatistas na operacionalização da política pública. Entre os materiais normativos e formativos analisados destaca-se o documento Política pública de transporte escolar: caderno de estudos, elaborado no âmbito do Programa Nacional de Formação Continuada a Distância nas Ações do FNDE (Formação pela Escola). O material possui caráter técnico-pedagógico e tem como finalidade orientar gestores, conselheiros e demais agentes públicos envolvidos na execução da política de transporte escolar, abordando temas relacionados ao planejamento, gestão, financiamento, regulação, manutenção da frota e operacionalização dos programas federais de transporte escolar. O documento evidencia que a política pública do transporte escolar não se restringe à garantia formal do acesso à escola, mas envolve um conjunto complexo de mecanismos administrativos, financeiros e regulatórios, fortemente vinculados à racionalidade gerencial e à lógica de eficiência da administração pública contemporânea. Faz as recomendações quanto os procedimentos que devem ser observados na contratação dos serviços:

Vale lembrar que as contratações de serviços e/ou aquisição de produtos que se utilizarem dos recursos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) deverão ser realizadas obrigatoriamente por meio de processo licitatório na modalidade pregão, forma eletrônica, ressalvadas as hipóteses legais de dispensa e/ou inexigibilidade; deverão, ainda, ser observadas demais disposições previstas na Lei nº 8.666, de 1993, bem como na Lei nº 10.520, de 2002, no Decreto nº 5.450, de 2005, além das legislações correlatas dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, conforme disciplinado no § 3º do art. 15 da Resolução nº 05, de 08 de maio de 2020/CD/FNDE (Brasil, 2020).

Em alguns municípios como exemplo no estado de Pernambuco “essa forma de execução pode ser subdividida em três submodalidades: terceirização de rotas individuais (voltado para contratação de MEIs e Empresas de Micro ou Pequeno Porte), terceirização de rotas em lote (contratação de empresas de transporte escolar) e terceirização da gestão da frota própria” (Pernambuco, 2022, p. 49).

A própria legislação referente às concessões reforça a centralidade do processo licitatório na delegação dos serviços públicos. O Art. 14 da Lei nº 8.987/1995 estabelece que:

Art. 14. Toda concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de prévia licitação, nos termos da legislação própria e com observância dos princípios da legalidade, moralidade, publicidade, igualdade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório (Brasil, 1995).

No mesmo documento orientador citado acima fica explícito as modalidades de licitação definidas na Lei nº 14.133/2021.

Figura 1: Modalidades de licitação definidas na Lei nº 14.133/2021

Modalidade	Descrição
Concorrência	Licitação entre quaisquer interessados, na fase inicial de habilitação. Eles precisam atender às qualificações exigidas e aos requisitos mínimos previstos no edital.
Tomada de preços	Modalidade de licitação entre interessados devidamente cadastrados ou que atenderam as condições mínimas de cadastramento até o terceiro dia anterior à data de recebimento das propostas, de acordo com a qualificação necessária.
Convite	Modalidade de licitação entre interessados do ramo que se fornece o objeto, cadastrados ou não. Em número mínimo de 3 são escolhidos pela unidade administrativa, a qual afixará, em local apropriado, cópia do instrumento convocatório. É necessário que a Administração Pública estenda, por 24 horas antecedentes à apresentação de propostas, em documento afixado, aos demais cadastrados a possibilidade de manifestarem interesse.
Concurso	Modalidade de licitação entre quaisquer interessados para a escolha do trabalho técnico, científico ou artístico, mediante a remuneração de vencedores. Os critérios especificados em edital deverão ser publicados na imprensa oficial com antecedência mínima de 45 dias.
Leilão	"Modalidade de licitação entre quaisquer interessados. Esse tipo de licitação é utilizado para a venda de bens móveis inservíveis para a administração, para a venda de produtos legalmente apreendidos/penhorados ou para alienação de bens imóveis, com previsão no art. 19. A estrutura do leilão é definida para a venda do bem por aquele que oferecer o maior lance, igual ou superior ao valor da avaliação prévia.

Fonte: Brasil/FNDE (2022).

O pregão eletrônico constitui como outra modalidade licitatória destinada à contratação de bens e serviços comuns pela Administração Pública, regulamentada inicialmente pela Lei nº 10.520/2002 e pelo Decreto nº 5.450/2005. Diferentemente das modalidades presenciais tradicionais, o pregão eletrônico ocorre integralmente em

ambiente virtual, dispensando a presença física dos participantes e substituindo os procedimentos de entrega e abertura de envelopes por sistemas informatizados de envio de propostas e lances eletrônicos. Nesse modelo, os licitantes participam do certame por meio de plataformas digitais, sob coordenação do pregoeiro, responsável pela condução do processo licitatório e pela operacionalização das etapas do certame.

O procedimento do pregão eletrônico estrutura-se em fases interna e externa. A fase interna corresponde à etapa preparatória da contratação, envolvendo a abertura do processo administrativo, elaboração do termo de referência, justificativa da contratação, definição dos critérios de habilitação e elaboração do edital. Já a fase externa inicia-se com a publicação do aviso de licitação e compreende a apresentação das propostas, a etapa competitiva de lances, a análise da documentação de habilitação e a homologação do resultado final. Assim o pregão eletrônico representa economia de tempo e processo. A inversão evita gargalos na licitação, principalmente quando os proponentes pretendem tumultuar o processo com a interposição de recursos que tem como objetivo apenas suspender o andamento do procedimento (Ferreira; Medina; Reis, 2014).

Outra forma relevante de contratação identificada nas políticas públicas atuais é o credenciamento. Nesse modelo, a Administração Pública habilita todos os interessados que atendam aos requisitos estabelecidos em edital, permitindo a contratação simultânea de múltiplos prestadores. No transporte escolar, o credenciamento aparece como mecanismo de flexibilização da execução, possibilitando a contratação individualizada de motoristas ou pequenos prestadores de serviço, característica observada em diferentes municípios brasileiros. Conforme demonstra Afonso Neto (2022, p.15):

A Nova Lei de Licitações, a Lei nº 14.133/2021, em seu artigo 6º, inciso XLIII, define o credenciamento como sendo o processo administrativo de chamamento público em que a Administração Pública convoca interessados em prestar serviços ou fornecer bens para que, preenchidos os requisitos necessários, se credenciem no órgão ou na entidade para executar o objeto quando convocados.

O credenciamento, por sua vez, diferencia-se da licitação competitiva por não selecionar um único vencedor. Trata-se de procedimento administrativo por meio do qual a administração pública habilita múltiplos interessados aptos à prestação do serviço, desde que atendam aos requisitos previamente estabelecidos no edital. Fundamentado na inviabilidade prática de competição excludente, o credenciamento permite a contratação simultânea de diversos prestadores, incluindo pessoas físicas, empresas e cooperativas.

Conforme explicitado no manual de Licitações e Contratos Administrativos do Tribunal de Contas da União de acordo com o Acórdão nº 351/2010 do TCU (Plenário), contidas o credenciamento pode ser considerado hipótese de inviabilidade de competição quando observados requisitos como:

a) a contratação de todos os que tiverem interesse e que satisfaçam as condições fixadas pela Administração, não havendo relação de exclusão; b) a garantia da igualdade de condições entre todos os interessados hábeis a contratar com a Administração, pelo preço por ela definido; e, c) a demonstração inequívoca de que as necessidades da Administração somente poderão ser atendidas dessa forma (Brasil, 2021, p. 218).

Além das modalidades licitatórias tradicionais, a legislação também prevê formas de contratação direta, como a dispensa e a inexigibilidade de licitação. Conforme estabelece o artigo 74 da Lei nº 14.133/2021, a inexigibilidade pode ocorrer quando for inviável a competição ou quando o gênero ou contratação de serviços só possa ser fornecido por produtor, empresa ou representante comercial exclusivos (Brasil, 2021).

Ao analisar os riscos inerentes às contratações diretas na vigência da Lei nº 14.133/2021, Camin (2025) reforça que a caracterização da inexigibilidade evoca o dever de uma instrução processual sólida. Isso significa que o afastamento da disputa pública depende de laudos e justificativas de ordem técnica e comercial que blindem a decisão administrativa, assegurando que a escolha do prestador atenda estritamente aos requisitos de legalidade e interesse público.

Já a dispensa de licitação, prevista no artigo 75 da Lei nº 14.133/2021, refere-se às hipóteses em que a competição seria possível, mas o legislador autoriza a contratação direta em razão de situações específicas, como emergência, pequeno valor ou peculiaridades do objeto contratado. No transporte escolar, tais hipóteses podem ocorrer em situações emergenciais relacionadas à continuidade do serviço, especialmente em municípios com dificuldades estruturais ou ausência de empresas interessadas na prestação.

4. A GESTÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR EM UBERLÂNDIA/MG: ANÁLISE E DIALÉTICA DA PRIVATIZAÇÃO

A análise da gestão do transporte escolar no município de Uberlândia exige, inicialmente, a compreensão do cenário educacional no qual essa ação estatal se insere. Tal procedimento metodológico não corresponde apenas a uma etapa descritiva da pesquisa, mas constitui um momento fundamental de apreensão das múltiplas determinações que configuram a realidade investigada. Sob a perspectiva do Materialismo Histórico-Dialético, compreender esse objeto implica situá-lo no conjunto das relações sociais, políticas e econômicas que estruturam a sociedade capitalista e orientam as formas contemporâneas de atuação do Estado.

Nesse sentido, o transporte escolar, enquanto política educacional, não pode ser compreendido como um instrumento neutro de gestão administrativa. Ao contrário, expressa disputas entre projetos societários e reflete a correlação de forças existente em determinado momento histórico.

Conforme destaca Gramsci (2004), os fenômenos sociais não se apresentam de forma transparente à análise científica, sendo necessário ultrapassar sua aparência imediata para compreender suas determinações mais profundas e suas contradições estruturais. A análise das políticas educacionais, portanto, exige um movimento investigativo que permita ir além da superfície normativa e administrativa das políticas, desvelando a lógica social que orienta sua formulação e implementação.

[...] Acontece sempre assim: para que um fato nos interesse, nos comova, torne-se uma parte da nossa vida interior, é necessário que aconteça próximo a nós, próximo a pessoas das quais ouvimos falar frequentemente e que estão, por isso, no contexto da nossa humanidade (Gramsci, 2015, p. 193).

Essa perspectiva de Gramsci (2015) é particularmente relevante quando se analisa a gestão de serviços educacionais que, à primeira vista, podem parecer apenas procedimentos técnicos ou administrativos, como é o caso do transporte escolar. Entretanto, tais políticas constituem espaços concretos de materialização das transformações recentes do Estado e das formas de gestão das políticas públicas, especialmente no contexto das reformas neoliberais que marcaram as últimas décadas.

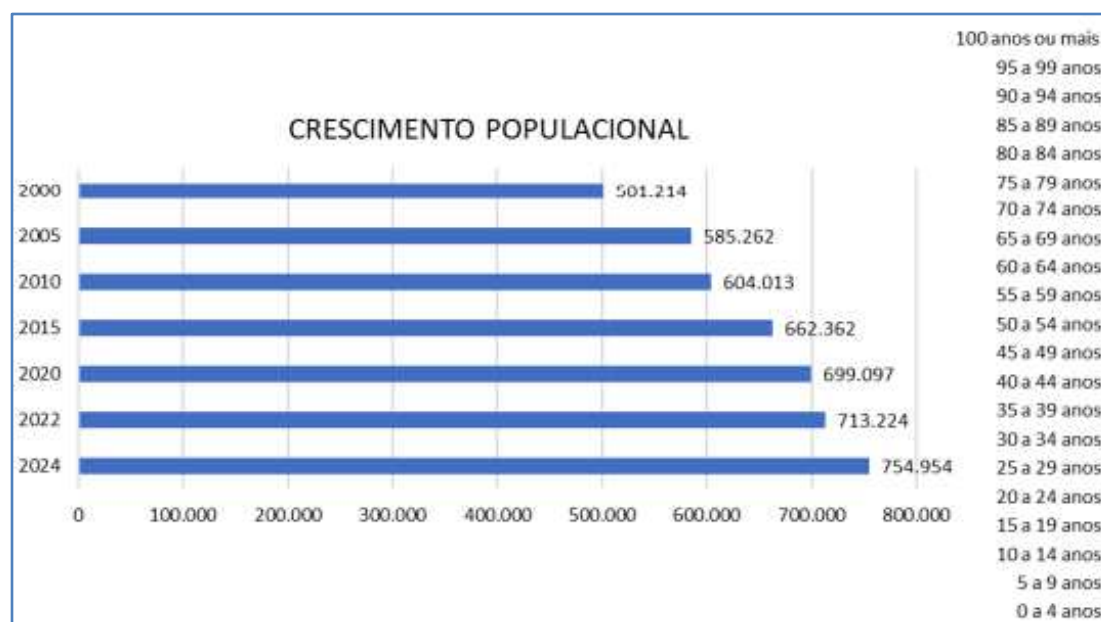
4.1 O cenário da pesquisa: a rede municipal de Uberlândia (MG)

Diante desse contexto, sintetizaremos a cidade campo desse estudo. Uberlândia localiza-se na região do Triângulo Mineiro e destaca-se como um dos principais centros urbanos e econômicos do interior de Minas Gerais. Conforme Pereira (2019, p. 116-117),

[...] o Município de Uberlândia localiza-se na chamada Mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, Estado de Minas Gerais, Região Sudeste do Brasil. Uberlândia ocupa uma posição geográfica estratégica no centro do Brasil. A malha rodoviária, ferroviária e o Terminal Intermodal de Cargas ligam a cidade aos principais mercados do País, ao Mercosul e ao mundo. Atualmente, o Município de Uberlândia tem quatro distritos: Cruzeiro dos Peixotos, Martinésia, Miraporanga e Tapuirama.

Com população superior a 700 mil habitantes (IBGE, 2022)¹¹, o município possui ampla taxa de crescimento populacional e uma estrutura educacional diversificada, composta por instituições públicas municipais, estaduais, federais e privadas que atendem diferentes etapas da educação básica.

Gráfico 1: Crescimento populacional de Uberlândia no século XXI



Fonte: Uberlândia (2025, p. 3), adaptado de IBGE (Censo Demográfico 2022).

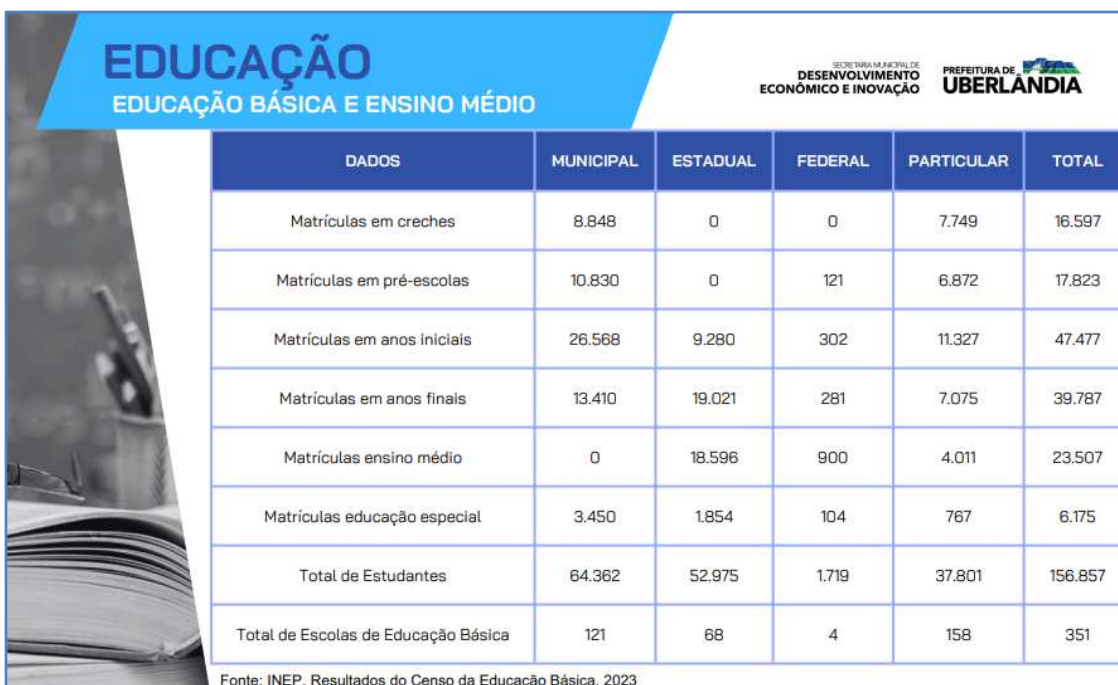
No âmbito da educação, é importante ressaltar que, a cidade também abriga uma instituição pública de ensino superior de grande relevância: “a Universidade Federal de Uberlândia (UFU), que desde sua criação, em 1969, vem contribuindo para a formação

¹¹ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/panorama>. Acesso em: 10 fev. 2026.

de professores, a produção científica e o debate crítico sobre as políticas públicas e educacionais locais” (Nascimento, 2025, p.113).

Em relação a educação básica, a rede municipal presta atendimento à educação infantil e aos anos iniciais do ensino fundamental. Dados do último Censo Escolar (2023), indicam que o sistema educacional do município apresenta grande capilaridade e abrangência. O panorama educacional aponta que o município conta com aproximadamente 64.362 estudantes matriculados na educação básica, distribuídos em cerca de 121 escolas, atendidos por um corpo docente de aproximadamente 3.632 professores¹².

Figura 2: Quantitativo de matrículas, estudantes e escolas da educação básica de Uberlândia (2023)



DADOS	MUNICIPAL	ESTADUAL	FEDERAL	PARTICULAR	TOTAL
Matrículas em creches	8.848	0	0	7.749	16.597
Matrículas em pré-escolas	10.830	0	121	6.872	17.823
Matrículas em anos iniciais	26.568	9.280	302	11.327	47.477
Matrículas em anos finais	13.410	19.021	281	7.075	39.787
Matrículas ensino médio	0	18.596	900	4.011	23.507
Matrículas educação especial	3.450	1.854	104	767	6.175
Total de Estudantes	64.362	52.975	1.719	37.801	156.857
Total de Escolas de Educação Básica	121	68	4	158	351

Fonte: INEP, Resultados do Censo da Educação Básica, 2023

Fonte: Dados Geoeconômicos do Município (2025)¹³.

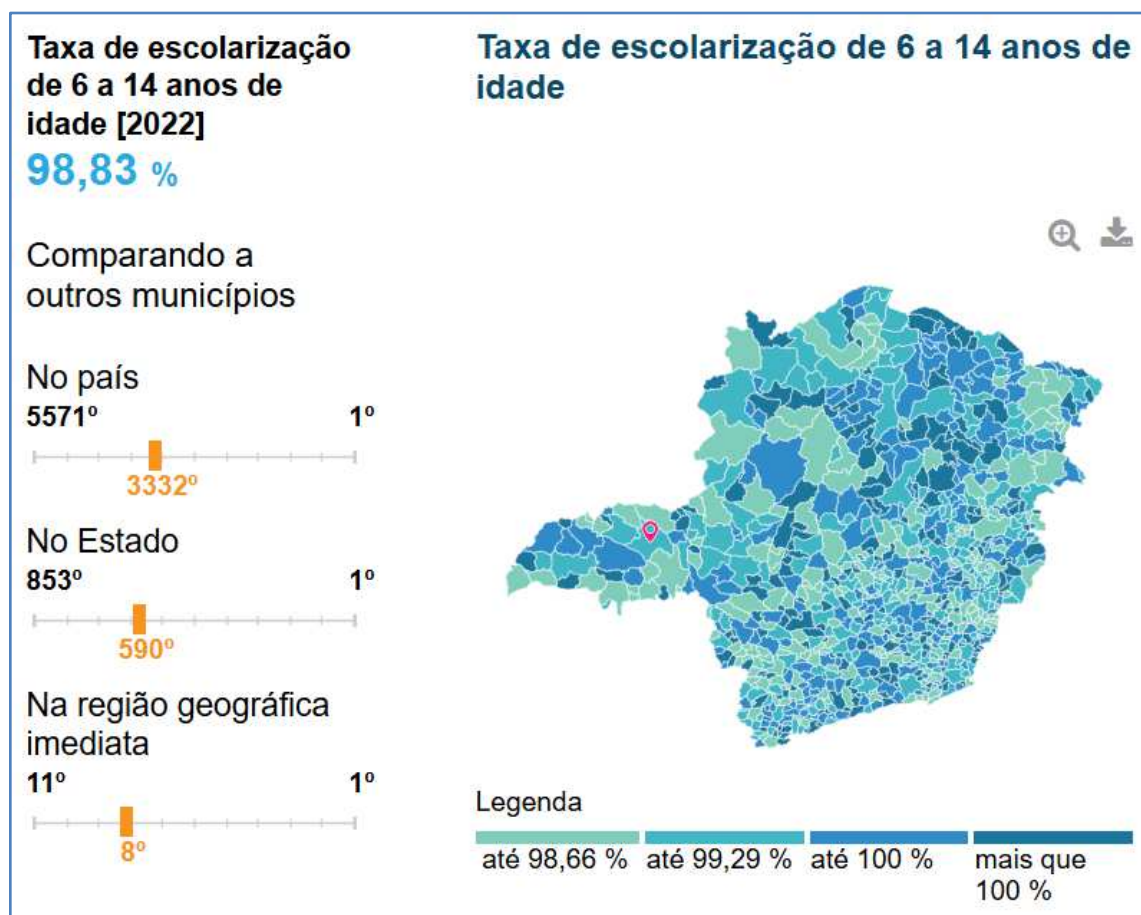
Em 2022, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade era de 98,83%. Na comparação com outros municípios do estado, ficava na posição 590 de 853. Já na comparação com municípios de todo o país, ficava na posição 3332 de 5570. Em relação ao IDEB, no ano de 2023, o IDEB para os anos iniciais do ensino fundamental na rede

¹² Fonte: MEC/Inep/DEED - Microdados do Censo Escolar da Educação Básica 2024.

¹³ Disponível em: <https://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp-content/uploads/2025/04/Dados-Geoeconomicos.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2026.

pública era 6 e para os anos finais, de 4,9. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 455 e 272 de 853. Já na comparação com municípios de todo o país, ficava nas posições 2357 e 2278 de 5570.

Figura 3: Taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade em Uberlândia-MG (2022)



Fonte: IBGE (2022).

Esses números destacam a dimensão da rede educacional local e indicam a complexidade da gestão das políticas públicas educacionais no município. A organização dessa rede envolve não apenas a gestão pedagógica das unidades escolares, mas também uma série de serviços complementares fundamentais para garantir o acesso e a permanência dos estudantes na escola, entre os quais se destaca o transporte escolar.

Além da dimensão quantitativa da rede educacional, alguns indicadores permitem compreender os desafios educacionais enfrentados pelo município. Entre eles destaca-se o índice de distorção idade-série, indicador que mede o percentual de estudantes com dois ou mais anos de atraso em relação à idade esperada para a série cursada. De acordo com o Censo Escolar (2024), os anos iniciais do ensino fundamental, Uberlândia apresenta

índice aproximado de 6,2%, enquanto nos anos finais esse percentual chega a 21,1%. Esses dados demonstram desafios relacionados à trajetória escolar dos estudantes e revelam as dificuldades enfrentadas pelas redes de ensino para garantir não apenas o acesso à escola, mas também a continuidade e o sucesso escolar.

Outro aspecto relevante refere-se aos indicadores de aprendizagem. Dados das avaliações educacionais nacionais apontam que parcela significativa dos estudantes apresenta níveis de aprendizagem abaixo do considerado adequado em língua portuguesa e matemática. Além disso, o percentual de crianças alfabetizadas ao final do segundo ano do ensino fundamental indica desafios importantes relacionados ao processo de alfabetização e às desigualdades educacionais presentes no sistema educacional brasileiro.

Esses indicadores também destacam que, embora a ampliação do acesso à educação básica tenha avançado nas últimas décadas, persistem desafios estruturais relacionados à qualidade da educação e às condições efetivas de escolarização dos estudantes. Nesse contexto, políticas de apoio à permanência escolar, como alimentação escolar e transporte escolar, assumem papel estratégico na garantia do direito à educação.

Nesse cenário, compreender a trajetória da educação em Uberlândia requer uma análise crítica das relações estabelecidas entre Estado, sociedade e mercado, levando em consideração os processos históricos de ampliação da escolarização, os desafios e as repercussões das políticas de orientação neoliberal no campo educacional. Trata-se de um contexto marcado por múltiplas transformações e tensões, conforme será discutido a seguir.

4.1.1 A organização do transporte escolar no município de Uberlândia

No caso de Uberlândia, a política de transporte escolar insere-se em um conjunto mais amplo de políticas públicas voltadas à garantia do acesso dos estudantes à escola, especialmente daqueles residentes em áreas rurais ou em regiões mais afastadas dos centros urbanos. A extensão territorial do município e a distribuição espacial das unidades escolares tornam o transporte escolar um elemento fundamental para assegurar o direito à educação.

Como fonte complementar de caracterização da política de transporte escolar em Uberlândia, foram consultados os Microdados do Censo Escolar da Educação Básica, disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), abrangendo o período de 2007 a 2025.

A análise concentrou-se nas variáveis relacionadas à utilização do transporte escolar público e à responsabilidade pela oferta do serviço. (QT_TRANSP_PUBLICO, QT_TRANSP_RESP_EST, QT_TRANSP_RESP_MUN). Entretanto, verificou-se uma limitação relevante da base de dados. Embora o dicionário dos microdados indique a existência das variáveis referentes ao transporte escolar desde 2007, os registros do município de Uberlândia apresentam informações válidas apenas para os anos de 2023, 2024 e 2025. Situação semelhante ocorre com as variáveis relacionadas à zona de residência dos estudantes, também disponibilizadas apenas a partir de 2023. (QT_MAT_ZR_URB, QT_MAT_ZR_RUR, QT_MAT_ZR_NA)

Apesar dessa restrição temporal, os dados permitem dimensionar a relevância do transporte escolar no município. Em 2023 foram registrados 8.301 estudantes atendidos pelo transporte escolar público; em 2024, 8.919 estudantes; e, em 2025, 8.363 estudantes. Considerando o total de matrículas da educação básica, o percentual de estudantes atendidos pelo transporte escolar manteve-se relativamente estável no período, variando entre 5,3% e 5,7%.

Essa limitação não interfere no recorte temporal da pesquisa, uma vez que a análise desenvolvida nesta dissertação fundamenta-se na documentação administrativa produzida pelo Município de Uberlândia entre 2015 e 2025, utilizando os microdados apenas como elemento complementar de contextualização.

Outro aspecto relevante refere-se à responsabilidade pela oferta do serviço. Os dados indicam que mais de 99,9% dos estudantes transportados estavam vinculados ao transporte sob responsabilidade municipal, evidenciando a centralidade do município na execução dessa política pública. Esse resultado reforça a importância da análise das formas de contratação e organização do transporte escolar em Uberlândia, uma vez que as decisões administrativas adotadas pelo poder público municipal impactam diretamente o acesso cotidiano de milhares de estudantes à educação básica.

Assim, ainda que os microdados não permitam a reconstrução de uma série histórica mais ampla sobre a utilização do transporte escolar, eles oferecem elementos

importantes para compreender a dimensão do serviço no município e sua relevância no contexto das políticas educacionais locais.

O arquivo consolidado utilizado nesta análise contém 7791 registros (escola × ano) e as seguintes variáveis:

Quadro 9: Variáveis selecionadas dos microdados do Censo Escolar utilizadas na análise do transporte escolar em Uberlândia (2007–2025)

VARIÁVEL	DESCRIÇÃO
NU_ANO_CENSO	Ano do Censo Escolar
NO_MUNICIPIO	Nome do município
TP_LOCALIZACAO	Localização da escola (Urbana/Rural)
CO_ENTIDADE	Código identificador da entidade escolar
NO_ENTIDADE	Nome da entidade escolar
QT_MAT_ZR_URB	Matrículas de alunos residentes em zona urbana
QT_MAT_ZR_RUR	Matrículas de alunos residentes em zona rural
QT_MAT_ZR_NA	Matrículas de alunos com zona de residência não informada
QT_TRANSP_PUBLICO	Matrículas que utilizam transporte escolar público
QT_TRANSP_RESP_EST	Matrículas com transporte sob responsabilidade estadual
QT_TRANSP_RESP_MUN	Matrículas com transporte sob responsabilidade municipal
QT_DOC_BAS	Número de docentes da educação básica
QT_MAT_BAS	Total de matrículas da educação básica

Fonte: Elaborada pela autora com base no Dicionário de dados – Microdados do Censo Escolar (2026).

Foram selecionadas todas as escolas do município de Uberlândia-MG. Escolas com QT_MAT_BAS == 0 ou NA (sem matrículas registradas), aquelas cuja variável QT_TRANSP_PUBLICO == 0 e as unidades referentes à IFTM foram excluídas das principais análise (exceto para os resultados exploratórios iniciais), pois representam unidades administrativamente cadastradas, porém inativas no ano em questão.

A Tabela 1 apresenta um panorama da rede de escolas ativas de Uberlândia-MG entre 2007 e 2025, permitindo observar a evolução do número de unidades escolares, matrículas e docentes ao longo do período. Além de caracterizar a dimensão da rede educacional municipal, a tabela incorpora os dados de transporte escolar público disponíveis nos microdados do Censo Escolar. Contudo, observa-se que essas informações somente estão disponíveis para os anos de 2023 a 2025, evidenciando uma

limitação da base de dados para análises históricas de maior alcance sobre o transporte escolar.

Tabela 1: Panorama das escolas ativas de Uberlândia-MG que utilizam algum tipo de transporte público (2007–2025)

Ano	Escolas ativas	Total matrículas	Total docentes	Média mat./escola	Transp. público	Transp. municipal	% Transp./Mat.
2.007	237	135,297	6,410	570.9	—	—	—
2.008	287	139,081	7,082	484.6	—	—	—
2.009	295	138,720	7,189	470.2	—	—	—
2.010	300	139,192	7,297	464.0	—	—	—
2.011	310	141,717	7,459	457.2	—	—	—
2.012	318	141,801	7,528	445.9	—	—	—
2.013	322	142,676	8,129	443.1	—	—	—
2.014	327	143,295	8,292	438.2	—	—	—
2.015	322	141,508	8,277	439.5	—	—	—
2.016	333	144,604	8,508	434.2	—	—	—
2.017	332	146,698	8,369	441.9	—	—	—
2.018	334	150,306	8,719	450.0	—	—	—
2.019	336	148,548	8,713	442.1	—	—	—
2.020	324	147,999	8,480	456.8	—	—	—
2.021	319	142,200	8,419	445.8	—	—	—
2.022	337	153,372	9,116	455.1	—	—	—
2.023	349	155,782	9,387	446.4	8301	8298	5.3%
2.024	362	155,705	9,488	430.1	8919	8907	5.7%
2.025	366	155,311	10,158	424.3	8363	8359	5.4%

Fonte: Elaboração própria com base nos Microdados do Censo Escolar/INEP (2007–2025)¹⁴.

Destaca-se que o transporte público escolar é quase integralmente de responsabilidade municipal (>99,9% em todos os anos). Este é um achado relevante, pois indica que o município de Uberlândia assume efetivamente a responsabilidade pelo transporte dos alunos. Células com "—" indicam dados de transporte não disponíveis nos microdados.

¹⁴ Os microdados do Censo Escolar/INEP disponibilizam variáveis referentes ao transporte escolar desde 2007. Entretanto, para o município de Uberlândia-MG, foram identificados dados válidos apenas para os anos de 2023, 2024 e 2025. Para os anos anteriores, as variáveis referentes ao transporte escolar apresentam valores ausentes, razão pela qual foram representadas por "—" na tabela.

Embora represente cerca de 5,5% do total de matrículas registradas no período analisado, o transporte escolar público municipal atende mais de oito mil estudantes por ano em Uberlândia. A proporção manteve-se relativamente estável entre 2023 e 2025, variando entre 5,3% e 5,7% das matrículas, evidenciando a permanência da demanda pelo serviço e sua relevância para a garantia do acesso à educação.

A dimensão do atendimento realizado pelo município exige uma estrutura operacional complexa. A opção política do município foi a organização, como evidenciaremos, por meio da contratação de serviços terceirizados. Uma pesquisa nacional conduzida pelo CECATE/UFG em 2018, já demonstrava que a frota terceirizada respondia pela maior parcela dos estudantes transportados no Brasil, atendendo 56% dos alunos beneficiados pelo transporte escolar, percentual superior ao observado para a frota própria (44%). E indicava que na região Sudeste, a participação da terceirização é ainda mais significativa, alcançando aproximadamente 65% dos estudantes transportados nas áreas urbanas (CECATE/UFG, 2018). Em Uberlândia esse serviço é 100% terceirizado.

A manutenção dessa estrutura exige a mobilização de recursos financeiros provenientes de diferentes esferas governamentais. Nesse sentido, a análise dos repasses do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e do Programa Estadual de Transporte Escolar de Minas Gerais (PTE/MG) permite compreender parte das condições materiais que sustentam a execução dessa política pública em Uberlândia.

Com base nos documentos extraídos do Sistema de deliberações do Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (FNDE) referentes ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), observa-se a continuidade dos repasses federais destinados ao município de Uberlândia para custeio do transporte escolar. Os dados evidenciam oscilações nos valores transferidos ao longo dos anos, indicando tanto alterações nos critérios de distribuição quanto mudanças na organização da política local de transporte escolar.

Tabela 2: Evolução Histórica dos Repasses Totais do PNATE ao Município de Uberlândia (MG) (2015–2025)

Ano Orçamentário	Valor Total Anual Recebido (R\$)
2015	399.238,50
2016	409.720,96
2017	447.182,10
2018	493.177,17
2019	504.997,20
2020	503.506,13
2021	298.938,39
2022	207.469,88
2023	807.345,05
2024	529.940,86
2025	702.627,25

Fonte: Elaboração própria com base em dados do FNDE/ SIGEFWEB – em https://www.fnde.gov.br/pls/simad/internet_fnde.liberacoes_01_pc (2025).

Os dados demonstram relativa estabilidade entre 2015 e 2020, período em que os valores oscilaram entre aproximadamente R\$ 399 mil e R\$ 530 mil anuais. Nos anos de 2021 e 2022, houve uma redução significativa nos repasses, com valores inferiores aos registrados no período anterior. Tal retração pode estar relacionada aos impactos decorrentes da pandemia da COVID-19, que alterou o funcionamento das redes de ensino e reduziu temporariamente a demanda regular pelo transporte escolar. Em contrapartida, o ano de 2023 apresenta uma inflexão expressiva, com aumento substancial dos repasses, alcançando mais de R\$ 800 mil. Nos anos seguintes, embora os valores apresentem leve redução em relação a 2023, os repasses permanecem superiores aos observados no período anterior à pandemia.

Quanto às transferências financeiras do Governo do Estado de Minas Gerais por meio do Programa Estadual de Transporte Escolar de Minas Gerais, os repasses financeiros ocorrem mediante transferência direta aos municípios, considerando critérios relacionados ao quantitativo de estudantes transportados, dados do Censo Escolar, extensão territorial, custos operacionais e especificidades regionais.

Nesse contexto, os valores recebidos pelo município de Uberlândia por meio do Programa Estadual de Transporte Escolar constituem importante indicador para compreender a dimensão financeira da política pública e sua relação com os processos de contratação, terceirização e organização da prestação do serviço no município. O quadro a seguir apresenta os repasses recebidos pelo município ao longo do período analisado.

Tabela 3: Valores anuais de repasse do Programa Estadual de Transporte Escolar (PTE)

ANO	VALOR DO REPASSE (R\$)
2016	239.685,38
2017	203.635,14
2018	198.763,49
2019	198.763,49
2020	306.366,76
2021	306.921,98
2022	307.886,62
2023	615.773,24
2024	677.350,56
2025	Não divulgado

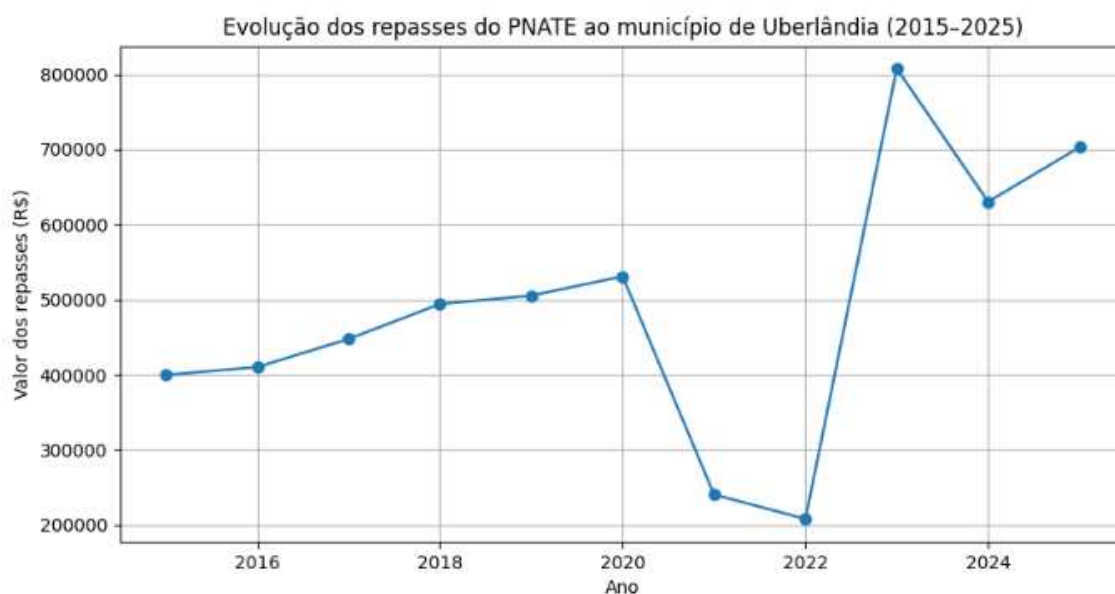
Fonte: Elaboração própria com base em dados da Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais-
<https://www.educacao.mg.gov.br/a-secretaria/programa-estadual-de-transporte-escolar/> (2026).

Com o objetivo de compreender a dimensão financeira da política de transporte escolar no município de Uberlândia, apresentam-se, a seguir, os gráficos referentes à evolução dos repasses do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e do Programa Estadual de Transporte Escolar de Minas Gerais (PTE/MG) entre os anos de 2015 e 2025.

A análise comparativa dos valores transferidos pelos governos federal e estadual permite identificar oscilações nos repasses ao longo do período investigado, bem como compreender a participação dos diferentes entes federados no financiamento da política pública de transporte escolar.

Os gráficos revelam que tanto os recursos federais quanto estaduais apresentam variações significativas ao longo dos anos, indicando transformações nas formas de financiamento e operacionalização do transporte escolar. Tais elementos tornam-se relevantes para compreender os desafios enfrentados pelos municípios na manutenção da política pública, especialmente diante do aumento dos custos operacionais e da crescente participação de agentes privados na execução do serviço.

Gráfico 2: Evolução dos repasses do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) ao município de Uberlândia/MG (2015–2025)



Fonte: Elaboração própria com base em dados da Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais (2026).

Gráfico 3: Evolução dos repasses do Programa Estadual de Transporte do Escolar (PETE) ao município de Uberlândia/MG (2015–2025)



Fonte: Elaboração própria com base em dados da Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais (2026).

Complementando a leitura das transferências federais e estaduais retratadas nos gráficos anteriores, torna-se imprescindível examinar os montantes efetivamente empenhados e pagos pelo próprio município. É na dimensão orçamentária local que a execução da política pública ganha materialidade, revelando os arranjos de gestão e os custos reais assumidos pela administração municipal.

Ao analisar os dados financeiros disponibilizados no Portal da Transparência do município, os investimentos destinados ao transporte escolar apresentam oscilações significativas entre os anos de 2015 e 2025, acompanhando transformações nas modalidades de contratação e nas formas de operacionalização do serviço. Entre 2015 e 2018, período marcado pela predominância da execução concentrada em empresas e cooperativas, identificam-se elevados valores empenhados e pagos, evidenciando a centralização da prestação do serviço em grandes contratos administrativos.

A partir de 2019, contudo, verifica-se uma reconfiguração da gestão do transporte escolar municipal, marcada pela ampliação do credenciamento e das contratações individualizadas de prestadores de serviço. Tal movimento coincide com mudanças nos processos licitatórios e com o aprofundamento de estratégias de fragmentação da execução do transporte escolar, fenômeno que dialoga com a ampliação das formas privatizadas de gestão no interior das políticas públicas educacionais.

Os dados também evidenciam os impactos da pandemia da Covid-19 nos anos de 2020 e 2021, período em que houve redução significativa dos valores empenhados e pagos, em decorrência da suspensão parcial das atividades presenciais e da diminuição da circulação dos estudantes. Mesmo nesse contexto, identificam-se despesas relacionadas à manutenção de sistemas tecnológicos de monitoramento e gestão do transporte escolar, revelando a permanência de mecanismos de controle e acompanhamento contratual.

Já nos anos de 2024 e 2025, verifica-se um novo aumento expressivo dos valores empenhados, associado à ampliação das contratações individualizadas e à continuidade da transferência da execução do serviço ao setor privado. Esse movimento demonstra que, embora ocorram alterações nas modalidades de contratação ao longo do período analisado, permanece a centralidade da iniciativa privada na operacionalização do transporte escolar municipal.

Dessa forma, a análise articulada entre os repasses federais e estaduais e os valores executados pelo município permite compreender que a política de transporte escolar em

Uberlândia não se restringe apenas ao financiamento público, mas envolve também disputas em torno das formas de gestão, das modalidades de contratação e dos mecanismos de privatização presentes na execução do serviço.

Tabela 4: Valores executados pelo município de Uberlândia (2015-2025)

ANO	VALOR EMPENHADO (R\$)	VALOR PAGO (R\$)	FORMA PREDOMINANTE DE CONTRATAÇÃO/EXECUÇÃO
2015	49.414.776,37	42.928.087,52	Concorrência pública
2016	—	—	—
2017	26.985.016,96	24.763.410,60	Cooperativa (COOPAS)
2018	40.646.843,37	32.418.966,52	Cooperativa (COOPAS)
2019	36.917.722,71	27.578.226,99	Credenciamento individual
2020	108.780,00	82.636,54	Monitoramento tecnológico
2021	116.249,56	103.449,78	Monitoramento tecnológico
2022	135.757,44	113.530,06	WR Tecnologia LTDA
2023	135.757,44	131.968,68	WR Tecnologia LTDA
2024	59.125.901,78	30.833.411,65	Contratação individual/emergencial
2025*	41.135.201,43	25.760.990,24	Prestadores individuais + tecnologia

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Portal da Transparência do Município de Uberlândia (2025). *Dados referentes ao período parcial do exercício de 2025.

Os valores empenhados correspondem aos montantes reservados pela administração pública para execução da despesa, representando o compromisso orçamentário assumido pelo município. Já os valores pagos referem-se aos recursos efetivamente desembolsados após a execução e liquidação do serviço.

Os dados financeiros revelam que a política de transporte escolar em Uberlândia não caminhou para redução do papel do Estado, mas para sua reconfiguração. O município mantém forte capacidade regulatória, fiscalizatória e contratual, porém transfere progressivamente a execução material do serviço ao setor privado, inicialmente por meio de cooperativas e posteriormente através de contratos individualizados com pessoas físicas. Paralelamente, apresenta-se a incorporação crescente de tecnologias privadas de monitoramento e gestão, ampliando a racionalidade gerencial e performática sobre a política pública. Nesse contexto, a privatização não se expressa apenas na transferência da execução do serviço, mas também na dependência tecnológica, na fragmentação do trabalho e na institucionalização de mecanismos emergenciais permanentes de contratação.

O procedimento de seleção dos documentos analisados nesta pesquisa foi realizado a partir de consulta ao Portal da Transparência do município de Uberlândia, especificamente na seção destinada às licitações e contratos. A plataforma possibilita

diferentes formas de filtragem dos dados, como por número de processo, contratos, fornecedores, modalidades de contratação e objeto. Considerando os objetivos desta investigação, optou-se pela busca a partir dos termos “transporte” e “educação” e, após, por “transporte escolar”. Este último contemplou os documentos referentes aos processos de contratação do transporte escolar no município de Uberlândia, bem como compreendeu a centralidade em relação ao problema de pesquisa.

Cabe destacar que os documentos disponibilizados na plataforma abrangem registros a partir do ano de 2011, o que permitiu a delimitação do recorte temporal adotado neste estudo, compreendendo o período entre 2015 e 2025.

A plataforma apresenta distintas modalidades de contratação, tais como concorrência pública, pregão eletrônico, pregão presencial, dispensa de licitação e inexigibilidade, as quais constituíram elementos centrais para a análise desenvolvida, uma vez que permitem compreender as diferentes formas de organização e execução do transporte escolar no município ao longo do tempo.

Figura 4: Portal da Transparência de Uberlândia: interface de busca de licitações e filtros utilizados para levantamento dos documentos.



Fonte: Portal da Transparência do Município de Uberlândia (2026).

Figura 5: Portal da Transparência de Uberlândia: interface de busca e filtros de contratos utilizados para levantamento dos documentos. Fonte: Portal da Transparência do Município de Uberlândia

Contratos 1 Exportar Dados

Licitações Contratos Empenhos Pagamentos Gestores e Fiscais

2017

Empenho: R\$ 49.414.776,37 Valor Pago: R\$ 42.928.087,52

Contrato	Ativo	Renovação	Assinatura	Início Vigência	Fim Vigência	Doc.	Objeto	Desc. Contratos	Valor
TADORES DE PASSAGEIROS E	142017	0	0	03/02/2017	03/02/2017	31/07/2017	TRANSPORTE ESCOLAR		11.903.160,00
TADORES DE PASSAGEIROS E	142017	0	1	22/11/2016	22/11/2016	31/12/2016	TRANSPORTE ESCOLAR		417.692,96
TADORES DE PASSAGEIROS E	142017	1	0	28/03/2017	28/03/2017	31/07/2017	TRANSPORTE ESCOLAR		
TADORES DE PASSAGEIROS E	142017	2	0	04/04/2017	04/04/2017	31/07/2017	TRANSPORTE ESCOLAR		347.600,00
TADORES DE PASSAGEIROS E	142017	3	0	20/07/2017	01/08/2017	31/12/2017	TRANSPORTE ESCOLAR		10.353.800,00
TADORES DE PASSAGEIROS E	142017	4	0	27/12/2017	01/01/2018	31/12/2018	TRANSPORTE ESCOLAR		24.403.600,00
TADORES DE PASSAGEIROS E	142017	5	0	08/07/2018	08/07/2018	31/12/2018	TRANSPORTE ESCOLAR		988.431,70

Atualizado em: 07/05/2023 21:00:00 - Fonte: Sistema Municipal de Compras e Licitações

Fonte: Portal da Transparência do Município de Uberlândia (2026).

O levantamento dos dados iniciou-se com a exploração das diferentes abas e possibilidades de busca disponíveis no portal, contemplando filtros variados e estratégias de rastreamento dos documentos. Tal condição demandou um trabalho minucioso de busca, conferência e sistematização dos dados, constituindo etapa fundamental para a construção do corpus documental.

Após esse primeiro movimento de aproximação com o acervo, realizou-se uma análise exploratória dos documentos localizados, buscando compreender sua origem, finalidade administrativa, contexto de produção e relação com o objeto de investigação. Esse percurso permitiu identificar regularidades, recorrências temáticas e elementos relevantes para a compreensão das transformações ocorridas na política de transporte escolar em Uberlândia, contribuindo para a definição do corpus documental analisado na pesquisa. Superada a análise preliminar de pertinência, procedeu-se ao download e ao exame de todo o universo documental que envolvia os serviços de transporte escolar no recorte estabelecido. Não houve amostragem; a análise incidiu sobre a totalidade do acervo localizado, abrangendo editais de licitação, contratos administrativos, termos aditivos e processos de dispensa de licitação. Essa imersão integral permitiu mapear detalhadamente a transição das formas de contratação e os mecanismos de execução do

serviço no município, garantindo a rastreabilidade dos dados financeiros e das cláusulas de responsabilização dos prestadores.

Ressalta-se que a organização dessas informações no quadro não se configura apenas como um procedimento descritivo, mas como parte da própria análise, na medida em que permite evidenciar, ainda que de forma inicial, as mudanças nas modalidades de contratação, nas formas de execução e nas dinâmicas de organização do transporte escolar no município ao longo do período investigado.

A partir do levantamento, leitura e refinamento do acervo, elaborou-se o Quadro 2. Nele, os documentos foram sistematizados por ano de publicação, detalhando a identificação do processo, o objeto disciplinado, a legislação correspondente, a modalidade de contratação e as formas de execução. Ressalta-se que essa organização não se configura apenas como procedimento descritivo, mas como parte integrante do movimento analítico, ao evidenciar as inflexões nas estratégias de terceirização do transporte escolar no município ao longo do período investigado.

Quadro 10: Sistematização dos documentos relativos à contratação e execução do transporte escolar em Uberlândia (2015–2025)

Ano	Documento / Processo	Objeto	Legislação	Modalidade	Formas de execução
2015	Concorrência Pública nº 949/2015	T. E. (amplo)	Lei 8.666/93	Concorrência pública	Execução terceirizada centralizada por cooperativa/empresa
2017	Pregão Eletrônico nº 504/2017	T. E. rural	Lei 10.520/02	Pregão eletrônico	Execução terceirizada por empresa privada
2018	Contrato nº 010/2018 (MANOS)	T. E.	Lei 8.666/93	Contrato administrativo com aditivos	Execução terceirizada empresarial
2018	Credenciamento nº 509/2018	T. E.	Art. 25 Lei 8.666/93	Credenciamento	Execução terceirizada individualizada por pessoas físicas
2018	PE nº 601/2018	Monitoramento (GPS)	Lei 10.520/02	Pregão eletrônico	Execução empresarial de monitoramento
2019	Contratos do CR 509/2018 (ex: 167, 168/2019)	T. E.	Lei 8.666/93	Credenciamento	Execução terceirizada individualizada
2020	Execução de contratos vigentes	T. E.	Lei 8.666/93	Credenciamento e contratos vigentes	Execução híbrida terceirizada
2021	Continuidade contratual	T. E.	Lei 8.666/93 / Lei 14.133/21	Credenciamento	Execução terceirizada individualizada
2022	Execução contratual (sem novos processos)	T. E.	Lei 8.666/93 / Lei 14.133/21	Continuidade contratual	Execução terceirizada individualizada
2023	Pregão Eletrônico nº 212/2023	T. E. (ônibus)	Lei 14.133/21	Pregão eletrônico	Execução terceirizada por empresas

2023	Credenciamento nº 630/2023	T. E. especial	Lei 14.133/21	Credenciamento	Execução terceirizada individualizada
2023	Credenciamento nº 631/2023	T. E.	Lei 14.133/21	Credenciamento	Execução terceirizada individualizada
2023	Credenciamento nº 632/2023	T. E.	Lei 14.133/21	Credenciamento	Execução terceirizada individualizada
2023	Contratos nº 332/2023 / 350/2023	Execução do transporte	Lei 14.133/21	Contrato administrativo	Execução terceirizada mista
2023	Mandado de Segurança nº 5068303-69.2023	Questionamento do modelo	CF/88 + Lei 12.016	Judicialização	Suspensão parcial do credenciamento
2024	Proc. 00704/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2024	Proc. 00653/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2024	Proc. 00131/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Dispensa	Execução emergencial terceirizada
2024	Proc. 00095/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Dispensa	Execução emergencial terceirizada
2024	Proc. 00058/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Dispensa	Execução emergencial terceirizada
2024	Proc. 00019/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2024	Proc. 00015/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2024	Proc. 00014/2024	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00217/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00190/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00091/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00068/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00066/2025	Monitoramento	Lei 14.133/21	Dispensa	Execução empresarial de monitoramento
2025	Proc. 00049/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00035/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00025/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada
2025	Proc. 00016/2025	T. E.	Lei 14.133/21	Inexigibilidade	Execução terceirizada individualizada

Fonte: Elaboração própria a partir dos documentos administrativos disponíveis no Portal da Transparência de Uberlândia (2015–2025).

Essa organização apresentada possibilita compreender as transformações nas formas de contratação e execução do transporte escolar no município, evidenciando

alterações nos modelos de gestão, nos instrumentos legais utilizados e nas estratégias de terceirização adotadas ao longo do período analisado.

Após a delimitação do corpus documental, procedeu-se à leitura sistemática dos materiais selecionados. Ao longo dos dez anos analisados, foram identificados os documentos referentes ao transporte escolar no município.

Nessa análise, identifica-se, inicialmente, um conjunto de documentos voltados aos processos licitatórios, incluindo o Pregão Eletrônico nº 504/2017, o Pregão Eletrônico nº 601/2018 e o Pregão Eletrônico nº 212/2023, os quais orientam a contratação de serviços de transporte escolar e monitoramento.

Além disso, destaca-se um grupo específico de documentos referentes aos editais de Credenciamento nº 509/2018, os Credenciamentos nº 630/2023, 631/2023 e 632/2023, que estruturam a contratação de prestadores por meio de habilitação e não por competição direta.

Outro conjunto relevante corresponde aos contratos administrativos e seus termos aditivos, tais como o Contrato nº 010/2018, os contratos derivados do credenciamento de 2018 (ex.: contratos nº 167/2019 e 168/2019) e os contratos firmados em 2023 (ex.: contratos nº 332/2023 e 350/2023), que materializam a execução da política pública.

Soma-se a esse conjunto os documentos referentes às modalidades de contratação direta, incluindo processos de dispensa e inexigibilidade de licitação, especialmente observados nos anos de 2024 e 2025 (nº 00131/2024, 00095/2024, 00704/2024, 00217/2025, entre outros), que evidenciam a operacionalização do transporte escolar em contextos de flexibilização contratual.

Por fim, compõem o corpus documental os documentos de natureza judicial, com destaque para o Mandado de Segurança nº 5068303-69.2023, bem como documentos administrativos correlatos, como decisões judiciais e comunicações institucionais, que expressam as disputas em torno da forma de organização da política.

A análise documental evidenciou que as transformações observadas nas formas de contratação do transporte escolar em Uberlândia ocorreram em um contexto mais amplo de mudanças normativas relacionadas à reforma do Estado e à ampliação dos mecanismos de participação privada na execução de serviços públicos. Com a finalidade de situar essas mudanças em uma perspectiva histórica, a Figura 5 relaciona os principais marcos legais federais publicados entre 1995 e 2021 às configurações assumidas pela

gestão do transporte escolar no município entre 2015 e 2025. A representação permite visualizar como diferentes instrumentos jurídicos e administrativos foram sendo incorporados ao longo do tempo, contribuindo para a reconfiguração das formas de contratação e execução do transporte escolar.

Figura 6: Linha temporal das transformações normativas e das formas de contratação do transporte escolar em Uberlândia (1995–2025)



Fonte: Elaboração própria com base nas legislações federais e nos dados de contratação do Município de Uberlândia (2026)

A Figura 05 apresenta a organização das informações em uma linha temporal que articula, na parte superior, os principais dispositivos legais federais que estruturam e autorizam os mecanismos de privatização e parcerias entre o Estado e o setor privado, e, na parte inferior, as formas de contratação adotadas pelo município de Uberlândia na execução do transporte escolar ao longo do período de 2015 a 2025. Essa disposição evidencia que as transformações observadas na gestão municipal não se configuram como iniciativas isoladas, mas estão inseridas em um arcabouço normativo mais amplo, que progressivamente amplia as possibilidades de delegação da execução de serviços públicos a agentes privados.

Nesse sentido, observa-se que, à medida que o marco legal nacional se complexifica, especialmente com a consolidação das parcerias público-privadas e a flexibilização dos regimes de contratação, o município incorpora formas cada vez mais

diversificadas e fragmentadas de execução do transporte escolar, passando de modelos centralizados, baseados em concorrência pública, para arranjos marcados pelo credenciamento e pela contratação direta. Tal movimento evidencia a relação entre o plano normativo e a prática administrativa, indicando que as estratégias locais de gestão refletem, em grande medida, as condições e diretrizes estabelecidas no âmbito federal.

Assim, a linha temporal permite compreender que a privatização do transporte escolar não se restringe a decisões pontuais da gestão municipal, mas constitui parte de um movimento mais amplo de reconfiguração do Estado, no qual a ampliação das possibilidades legais de contratação com o setor privado se traduz, no nível local, na diversificação das modalidades de execução e na crescente fragmentação da política pública.

A análise documental realizada sobre os processos administrativos relacionados ao transporte escolar permitiu identificar transformações que ultrapassam a dimensão técnico-operacional da política pública. A leitura sistemática dos documentos revelou temas recorrentes associados à racionalidade econômica, à ampliação da execução privada, ao controle da prestação do serviço e à flexibilização das formas de contratação, possibilitando compreender como o transporte escolar passou a ser organizado segundo critérios característicos da lógica de mercado.

Essa categorização inicial constitui a base para a etapa descritiva da análise, uma vez que permite organizar o material empírico, identificar suas principais características e orientar o aprofundamento analítico das formas de contratação e suas implicações na gestão do transporte escolar. Nas subseções destacadas a seguir apresentamos o aprofundamento das análises.

4.1.2 A evolução das formas de contratação do transporte escolar (2015-2025)

A análise da documentação produzida entre 2015 e 2025 permite identificar transformações significativas na forma de organização do transporte escolar em Uberlândia. Longe de constituírem alterações isoladas ou exclusivamente administrativas, essas mudanças revelam um processo de reconfiguração da gestão da política pública, marcado pela ampliação da execução privada, pela flexibilização dos

mecanismos de contratação e pela crescente centralidade da gestão contratual. A partir dos documentos analisados, foi possível identificar três movimentos históricos principais: a centralização da execução em empresas e cooperativas, a introdução do credenciamento e da fragmentação da prestação do serviço e, por fim, a consolidação da contratação direta e da individualização da execução.

A centralização da execução em empresas e cooperativas (2015-2017)

Nos primeiros anos do período analisado, o transporte escolar encontrava-se estruturado predominantemente por contratos centralizados. A Concorrência Pública nº 949/2015 representa a principal expressão desse modelo, caracterizado pela contratação de empresas ou cooperativas responsáveis por múltiplas rotas e pela maior parte da operação do serviço. Esse processo nº 949/2015 era fundamentado na Lei nº 8.666/1993.

Nas páginas 24 e 25 do Termo de Referência da Concorrência Pública nº 949/2015, a Administração Municipal justificou a adoção dessa modalidade afirmando que ela proporcionaria "maior transparência e segurança ao processo", além de conferir maior eficiência à análise documental. O documento também registra a intenção de evitar os problemas ocorridos nos Pregões nº 420/2014 e nº 568/2014, indicando que a reestruturação da forma de contratação do transporte escolar esteve associada à busca por maior controle administrativo e à superação de fragilidades identificadas em licitações anteriores (Uberlândia, 2015, p. 24-25).

Entretanto, a justificativa revela também elementos que permitem compreender o contexto político e administrativo que antecedeu a abertura do certame. O documento menciona explicitamente os “dissabores” ocorridos nos Pregões nº 420/2014 e nº 568/2014:

Frise-se que a Administração busca impingir maior segurança no processo, objetivando dar à análise documental maior eficiência, evitando-se os dissabores ocorridos por ocasião do processamento dos Pregões n. 420/2014 e 568/2014, ampla e negativamente divulgados pela imprensa local, quando da constatação de utilização de documentos falsos por empresa participante; que inclusive desaguou em processamento de Comissão Parlamentar de Inquérito e Investigações Criminais (Uberlândia, 2015, p. 24-25).

Embora os processos licitatórios originais não estejam integralmente acessíveis, documentos posteriores permitem identificar a realização do Pregão Presencial nº 420/2014, posteriormente cancelado, seguido da abertura do Pregão nº 568/2014 e da

contratação da Associação dos Motoristas em Transportes de Passageiros dos Estados de Goiás, Minas Gerais e Tocantins (AMTMG) por dispensa de licitação.

Anos depois, esses procedimentos tornaram-se objeto de investigação do Ministério Público de Minas Gerais, culminando na denominada Operação "Kms de Vantagem", deflagrada em 2018. Conforme noticiado pelo G1 Triângulo Mineiro (2018), as investigações apuravam possíveis irregularidades relacionadas aos processos licitatórios e à execução contratual do transporte escolar municipal, incluindo questionamentos acerca da habilitação de participantes, da fiscalização do contrato e da atuação de agentes públicos envolvidos na contratação. A própria investigação teve origem em apurações iniciadas em 2015, evidenciando que os conflitos e controvérsias em torno da prestação do serviço acompanharam a política de transporte escolar desde os primeiros anos da série analisada.

Outro aspecto relevante presente no documento refere-se à diferenciação entre as formas de remuneração adotadas para o transporte escolar rural e urbano. Para os trajetos rurais, a Administração definiu pagamento por quilômetro rodado, justificando que as rotas apresentavam percursos previamente estabelecidos e maior estabilidade da malha viária. Já para o transporte urbano de estudantes, servidores e materiais, optou-se pela remuneração mensal fixa, sob o argumento de que a multiplicidade de trajetos e a possibilidade de alterações nos percursos poderiam ampliar artificialmente a quilometragem percorrida e elevar os custos do serviço. Tal distinção evidencia a adoção de critérios econômicos e gerenciais na estruturação da contratação, reforçando a lógica de racionalização dos gastos públicos e controle dos custos operacionais do transporte escolar.

Ainda nesse período, identificam-se os primeiros indícios da incorporação de critérios econômicos à organização do transporte escolar. A diferenciação entre formas de remuneração, a preocupação com o controle dos custos operacionais e a adoção do critério de menor preço por quilômetro rodado no Pregão Eletrônico nº 504/2017 revelam a emergência de uma racionalidade econômica que passa a orientar a contratação do serviço, que era predominantemente realizado por contratos com cooperativas em um modelo de contratação centralizada.

Durante a análise documental, identificou-se que as licitações relacionadas ao transporte escolar nem sempre se restringiam ao mesmo exercício anual. Em alguns casos,

o edital foi publicado em determinado ano, enquanto a realização do procedimento licitatório e a formalização contratual ocorreram em anos posteriores.

Embora identificada como Concorrência Pública nº 949/2015, a documentação evidencia que sua execução ocorreu efetivamente em 2016. O edital foi publicado em junho de 2016 e estabeleceu sessão pública para agosto do mesmo ano, prevendo vigência contratual até 31 de dezembro de 2016. Ademais, atos administrativos publicados em janeiro de 2017 ainda faziam referência à Concorrência Pública nº 949/2015, indicando a continuidade dos desdobramentos do procedimento licitatório para além do exercício em que recebeu sua numeração formal.

A introdução do credenciamento e a fragmentação da execução (2018-2022)

A partir de 2018, observa-se uma inflexão importante na gestão do transporte escolar. A atuação do Ministério Público de Minas Gerais e as críticas dirigidas ao modelo baseado em cooperativas contribuíram para a adoção do Credenciamento nº 509/2018, inaugurando uma nova forma de contratação baseada na habilitação de múltiplos prestadores, inclusive pessoas físicas.

A atuação do órgão decorreu de denúncias e reclamações relacionadas ao modelo de execução então vigente, especialmente quanto à atuação das cooperativas responsáveis pela prestação do serviço. Conforme registra o Pregão Eletrônico N 601-2018 Vol 1, o ministério público apresentou que seu posicionamento foi em razão do conjunto de fatos apurados ao longo de vários anos pela 6ª Promotoria de Justiça de Uberlândia. Segundo o documento, os elementos reunidos em inquéritos civis e criminais apontavam indícios de irregularidades na execução do transporte escolar pelas cooperativas atuantes no município. Entre os aspectos destacados estavam investigações relacionadas a possíveis fraudes em contratos de prestação de serviços, incluindo suspeitas de alteração de quilometragem dos veículos utilizados nas rotas rurais, bem como a apuração de vínculos considerados irregulares entre entidades ligadas à prestação do transporte escolar e organizações representativas do setor. Nesse contexto, o Ministério Público utilizou tais elementos para justificar a manutenção da recomendação de substituição do modelo baseado na intermediação das cooperativas pelo credenciamento direto dos motoristas prestadores do serviço.

Considerando que muitos cooperados apresentam reclamações constantes sobre falta de pagamento, pagamento a menor, irregularidades na prestação de serviços; Considerando a informação de que uma nova licitação demandará tempo e que certamente serão as mesmas Cooperativas que concorrerão ao novo certame. (MPMG, 2018, p.12).

Além disso, o Ministério Público considerou que a realização de nova licitação tenderia a reproduzir a mesma lógica de contratação, uma vez que "certamente serão as mesmas cooperativas que concorrerão ao novo certame". Diante desse cenário, o órgão recomendou ao município a adoção de procedimento licitatório de credenciamento direto dos motoristas que já prestavam o serviço, sem a intermediação de cooperativas ou associações, sob o argumento de que tal medida poderia assegurar maior controle administrativo, continuidade da prestação do serviço e potencial economia aos cofres públicos. Essa recomendação assinala uma mudança significativa na gestão do transporte escolar em Uberlândia, uma vez que inaugura a transição do modelo concentrado em cooperativas para formas de contratação individualizada que passam a marcar os anos subsequentes.

Diferentemente das modalidades licitatórias tradicionais, esse mecanismo não se organiza pela competição direta entre participantes, mas pela admissão e habilitação de todos aqueles que atendem aos requisitos previamente estabelecidos, conforme previsto no Art. 25 da Lei nº 8.666/1993 e no Decreto nº 44.405/2006. Como consequência, a execução do transporte escolar deixa de estar concentrada em poucos agentes e passa a ser distribuída entre diversos prestadores, inaugurando um modelo fragmentado e descentralizado de operação.

No ano de 2021, essa dinâmica se mantém pela continuidade dos contratos firmados em exercícios anteriores e pela ausência de novos processos estruturantes, evidenciando a estabilidade do modelo fragmentado consolidado a partir de 2019. Paralelamente, o período é marcado pela promulgação da Lei nº 14.133/2021, novo marco legal de licitações e contratos administrativos. Embora sua implementação tenha ocorrido de forma gradual, a nova legislação reforçou dispositivos de contratação direta — como a dispensa e a inexigibilidade —, cujos efeitos se manifestariam com maior intensidade nos anos subsequentes.

Do ponto de vista analítico, esse momento pode ser compreendido como uma fase de transição normativa, na qual o modelo fragmentado se mantém, mas passa a ser sustentado por um arcabouço jurídico que amplia as possibilidades de flexibilização

contratual. O Estado segue atuando como gestor de múltiplos contratos, consolidando sua posição de regulador indireto da política. A eficiência deixa de ser apenas um critério técnico e passa a constituir um princípio organizador da ação estatal. Nesse contexto, a flexibilização contratual é apresentada como solução para problemas administrativos e financeiros, ainda que os documentos analisados não demonstrem de forma objetiva ganhos de economicidade, transparência ou proteção dos recursos públicos. O que se observa é a predominância do discurso da eficiência como justificativa para a reorganização das formas de contratação, reforçando a centralidade da lógica gerencial na condução da política.

Entre 2019 e 2022, esse arranjo se consolida. Os documentos evidenciam a coexistência de contratos empresariais, pregões eletrônicos e credenciamentos, configurando um modelo híbrido de gestão. Ao mesmo tempo em que amplia a participação privada na execução do serviço, esse modelo transfere para os prestadores parte dos riscos operacionais anteriormente absorvidos por empresas e cooperativas, exigindo do Estado novas formas de coordenação, fiscalização e monitoramento.

Os documentos de 2022 revelam a coexistência de duas formas de organização do transporte escolar. De um lado, a tentativa de retomada de uma contratação empresarial ampla por meio do Pregão Eletrônico nº 420/2022, fundamentada na economicidade, no menor preço e na conveniência administrativa. De outro, permanecem ativos diversos contratos individualizados oriundos do Credenciamento nº 509/2018, demonstrando a continuidade da prestação por pessoas físicas. O fracasso do pregão, associado às suspensões, alterações e questionamentos apresentados pelas empresas, evidencia um cenário de instabilidade contratual e reforça a permanência do modelo fragmentado já consolidado nos anos anteriores.

A consolidação da contratação direta e da individualização da prestação (2023-2025)

O terceiro movimento histórico identificado corresponde à consolidação da contratação direta e da individualização da prestação do serviço. Esse processo ganha impulso a partir dos Credenciamentos nº 630, 631 e 632/2023, abertos em razão do encerramento do Credenciamento nº 509/2018 e fundamentados no novo marco regulatório instituído pela Lei nº 14.133/2021.

Os documentos demonstram que a solução adotada pelo município não consistiu na retomada da execução direta ou na reconstrução de modelos centralizados de contratação, mas na ampliação do credenciamento de pessoas físicas e na manutenção da lógica da execução indireta. Nesse contexto, a contratação individualizada passa a constituir o principal mecanismo de operacionalização da política de transporte escolar.

A Secretaria justifica a necessidade da nova contratação em razão do encerramento do Credenciamento nº 509/2018, cujos contratos haviam sido firmados sob a égide da Lei Federal nº 8.666/1993. Segundo o ofício, os contratos decorrentes daquele credenciamento não poderiam mais ser aditados após o término de sua vigência, previsto para 31 de dezembro de 2023. Diante dessa limitação jurídica, o município afirma que a continuidade do serviço exigia a adoção de novo procedimento de contratação, uma vez que a interrupção do transporte escolar poderia ocasionar sérios e imprevisíveis transtornos ao Município (Uberlândia, 2023).

Mais do que uma justificativa administrativa, o documento revela um movimento de continuidade institucional da política de terceirização do transporte escolar. Em vez de promover uma reorganização da prestação direta do serviço, a solução apresentada consiste na abertura de um novo credenciamento, mantendo a lógica da execução indireta já adotada nos anos anteriores. Assim, o encerramento formal do Credenciamento nº 509/2018 não representa uma ruptura do modelo vigente, mas a sua renovação sob um novo marco normativo, agora fundamentado na Lei nº 14.133/2021.

O Estudo Técnico Preliminar (ETP) desta mesma peça demonstra a inviabilidade de uma frota pública própria, cujo custo fixo mensal atingiria R\$ 1.412.949,60, valor este apresentado no estudo, justificando a escolha do credenciamento de pessoas físicas por critérios de estrita economicidade. Operacionalmente, os documentos legitimam o uso excepcional de veículos Kombi devido à tração traseira necessária para transpor os aclives e o regime severo das estradas vicinais (como nas regiões de Tenda dos Morenos, Buração, Cruzeiro dos Peixotos e Dom Bosco), protegendo o acesso de estudantes hipervulneráveis. Por fim, o Termo de Referência institui o "Custo de Disponibilidade" em janeiro, julho e dezembro, um mecanismo essencial que garante a subsistência dos condutores e a manutenção preventiva da frota nos períodos de recesso escolar, em que a dedicação exclusiva exigida inviabiliza outras fontes de renda.

Esse documento marca o início de uma nova etapa na política municipal de transporte escolar, caracterizada pela ampliação do credenciamento, pela consolidação da contratação individualizada de pessoas físicas e pelo aprofundamento dos mecanismos de controle e gestão do serviço.

Os Editais de Credenciamento de 2023 estabeleceram um período de vigência contratual significativamente ampliado em comparação às contratações anteriores. Conforme previsto no edital, os contratos firmados com os credenciados passaram a ter duração inicial de cinco anos, com possibilidade de prorrogação até o limite de dez anos, desde que mantidas as condições vantajosas para a Administração Pública. Conforme estabelecido na cláusula intitulada "*Do Prazo de Vigência do Processo de Credenciamento*", o edital prevê a duração prolongada dos vínculos contratuais, conforme descrito a seguir:

2.1. O Credenciamento público vigorará por prazo indeterminado, a partir da data da homologação de seu resultado, no interesse da Secretaria Municipal de Educação.

2.2. O prazo de vigência dos contratos será de 05 (cinco) anos e poderá ser prorrogado sucessivamente, respeitada a vigência máxima decenal, desde que sejam comprovadas que as condições e os preços permanecem vantajosos para a Administração na forma dos artigos 106 e 107 da Lei Federal nº 14.133/2021.

2.3. Os empenhos dos Credenciados contratados deverão ser renovados a cada exercício (Uberlândia, 2023).

A cláusula evidencia uma mudança significativa na organização contratual do transporte escolar municipal. Ao estabelecer credenciamento por prazo indeterminado e contratos com vigência inicial de cinco anos, prorrogáveis até o limite de dez anos, o município passa a estruturar a prestação do serviço por meio de vínculos de longa duração. Tal configuração reduz a necessidade de novos processos seletivos em curto prazo e contribui para a estabilidade dos prestadores privados na execução da política pública de transporte escolar. Desse modo, a continuidade da prestação do serviço deixa de depender da realização frequente de novos certames, sendo sustentada por contratos duradouros e renovação anual dos empenhos.

Durante a implementação dos Editais de Credenciamento SME n.º 630, 631 e 632/2023, a própria forma de seleção dos credenciados tornou-se objeto de questionamento judicial. A controvérsia concentrou-se na previsão de realização de sorteio entre os inscritos sem que os editais detalhassem os procedimentos, critérios ou mecanismos de acompanhamento público do ato. Na decisão judicial que suspendeu os

credenciamentos, destacou-se que a ausência de definição clara acerca da metodologia do sorteio e das garantias de publicidade e transparência poderia comprometer princípios fundamentais da administração pública, como a impessoalidade e a moralidade administrativa.

Sustenta que não questionou a publicidade do sorteio, mas a ausência de informações mínimas nos editais sobre o critério de seleção dos inscritos, ou seja, sobre o mecanismo utilizado para sortear já que “as pessoas que compareceram na aludida “audiência pública”, simplesmente não compreendiam como estava acontecendo o sorteio, que em momento algum fora informado como se daria o ato, que apenas era divulgado o nome das supostas pessoas sorteadas numa tela (Minas Gerais, 2024, p. 2-4).

Em 2018, as discussões estavam concentradas na atuação das cooperativas e na defesa do credenciamento direto dos motoristas. Já em 2023/2024, o conflito desloca-se para os próprios mecanismos de operacionalização do credenciamento. A controvérsia judicial não questiona a contratação por credenciamento, mas os critérios adotados para seleção dos prestadores, especialmente as exigências relativas aos veículos e a realização de sorteio sem definição clara dos procedimentos e das garantias de publicidade. Assim, o caso evidencia que a substituição das cooperativas pelo credenciamento não eliminou os conflitos administrativos e jurídicos relacionados à gestão do transporte escolar, mas produziu novas disputas em torno da transparência, da participação dos interessados e da legitimidade dos mecanismos de contratação privada.

Paralelamente, intensificam-se a judicialização, os procedimentos de dispensa e inexigibilidade e os mecanismos de contratação emergencial. Embora formalmente previstos para situações excepcionais, esses instrumentos passam a ser utilizados de forma recorrente, revelando a institucionalização da flexibilização contratual. Em 2025, a predominância de inexigibilidades e contratos individualizados evidencia a consolidação de um modelo no qual a execução do transporte escolar é amplamente transferida a uma rede de prestadores privados, enquanto o Estado assume prioritariamente funções de coordenação, fiscalização e gestão contratual.

Um episódio significativo ocorreu no início de 2024, quando os Editais de Credenciamento SME n.º 630, 631 e 632/2023 foram suspensos em decorrência de decisão judicial proferida em Agravo de Instrumento vinculado ao Mandado de Segurança n.º 5068303-69.2023.8.13.0702. Diante da proximidade do início do ano letivo e da necessidade de assegurar o transporte dos estudantes da rede municipal, a Secretaria

Municipal de Educação determinou a suspensão dos procedimentos de credenciamento em andamento e autorizou a contratação emergencial de motoristas, fundamentada no artigo 75, inciso VIII, da Lei n.º 14.133/2021. O documento ressalta que a medida foi adotada para evitar prejuízos ao cumprimento do calendário escolar e garantir a mobilidade dos estudantes, docentes e servidores das escolas rurais (Uberlândia, 2024).

Considerando que o Calendário Escolar da Rede Municipal de Ensino iniciará suas atividades escolares em 1º de fevereiro de 2024, conforme artigo 6º, inciso I, alínea “a”, da Instrução Normativa SME nº 001/2024; e Considerando a indispensável necessidade de fornecer transporte escolar para alunos, além da mobilidade do corpo docente e administrativo das escolas rurais, para o pleno cumprimento do Calendário Escolar sem que haja prejuízos aos estudantes da Rede Municipal de Ensino;

DETERMINO a suspensão dos Editais de Credenciamentos SME nºs 630/2023, 631/2023 e 632/2023, bem como AUTORIZO a contratação, em caráter emergencial, dos motoristas necessários para estabelecer o Transporte Escolar dos alunos da Rede Municipal de Ensino, nos termos do artigo 75, inciso VIII, da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.

Uberlândia, 24 de janeiro de 2024 (Uberlândia, 2024, p. 2).

Em 2024, intensificou-se o uso de modalidades de contratação direta, especialmente por meio de processos de dispensa e inexigibilidade de licitação, formalmente justificadas por situações emergenciais ou pela inviabilidade de competição. No entanto, a recorrência desses mecanismos indica que deixam de operar como exceção e passam a constituir formas regulares de execução do serviço, evidenciando a institucionalização da flexibilização contratual.

Sob o argumento da agilidade administrativa e da continuidade do serviço, a ampliação das contratações diretas desloca parte das garantias tradicionalmente associadas às licitações. Não se trata de afirmar a existência de irregularidades, mas de reconhecer que a crescente utilização desses mecanismos torna ainda mais relevante o fortalecimento dos instrumentos de transparência, controle social e fiscalização da execução contratual, especialmente em uma política financiada por recursos públicos e vinculada à garantia de um direito social.

Essas modalidades, previstas na Lei nº 14.133/2021, são formalmente justificadas por situações de emergência ou inviabilidade de competição. Conforme esclarece Calixto (2022), o artigo 24 da antiga Lei nº 8.666/1993 estabelecia de maneira clara que as situações que envolviam cenários de emergência ou de calamidade pública constituíam hipóteses legais para que a Administração Pública realizasse a dispensa de procedimentos licitatórios na aquisição de bens e insumos. No entanto, sua recorrência no caso analisado

indica que tais mecanismos deixam de ser excepcionais e passam a constituir formas regulares de operacionalização da política pública.

No ano de 2025, esse movimento se consolida, com a predominância de processos de inexigibilidade de licitação e a ampliação da contratação direta de prestadores. A política de transporte escolar passa, assim, a se organizar de forma definitiva a partir de uma rede de contratos individuais, sem a mediação de competições tradicionais, aprofundando a fragmentação da execução e reafirmando o papel do Estado como gestor de relações contratuais múltiplas. A recorrência dessas contratações indica que o credenciamento, iniciado em 2018 e expandido em 2023, passa a estruturar de forma definitiva a execução do transporte escolar.

Do ponto de vista crítico, essa configuração aprofunda as contradições já identificadas nos anos anteriores. A fragmentação da execução dificulta a garantia de padrões uniformes de qualidade, ao mesmo tempo em que subordina a efetivação do direito à lógica da viabilidade econômica e da disponibilidade de prestadores.

Nos anos mais recentes, especialmente a partir de 2024, intensifica-se o uso das contratações diretas, indicando a institucionalização de mecanismos inicialmente excepcionais. Nesse sentido, a análise desenvolvida a partir da linha do tempo permite compreender que as transformações identificadas não correspondem a mudanças pontuais, mas à constituição de um padrão de gestão no qual a execução do transporte escolar se organiza por meio de múltiplos contratos, marcados pela flexibilidade, pela dispersão dos prestadores e pela crescente mediação do mercado na garantia de um direito social.

A trajetória observada entre 2015 e 2025 demonstra, portanto, um movimento de transição de um modelo baseado em contratos concentrados para uma configuração marcada pela fragmentação da execução, pela ampliação da contratação direta e pela crescente mediação contratual da política pública. É a partir dessas transformações que emergem os temas recorrentes identificados nos documentos, os quais possibilitam a construção dos eixos analíticos discutidos na seção seguinte.

4.2 A economicização do transporte escolar: do direito social ao serviço de mercado

A análise dos documentos produzidos entre 2015 e 2025 evidencia que a gestão do transporte escolar em Uberlândia passou por uma reconfiguração no qual critérios

econômicos, gerenciais e concorrenciais assumiram centralidade crescente na organização da política pública. O transporte escolar definido pela Constituição Federal, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional e pelos programas federais de financiamento como instrumento de garantia do direito à educação apresenta uma tensão fundamental na análise dos documentos municipais quando sua operacionalização passa a ser organizada por critérios associados à competitividade, ao controle de custos, à produtividade e à gestão contratual. Nessa dinâmica o transporte escolar deixa de ser tratado predominantemente como expressão de um direito social e passa a ser gerido segundo parâmetros característicos da lógica de mercado, estruturada por mecanismos de cálculo, controle, concorrência e contratualização, deslocando o foco da garantia do direito para a gestão eficiente dos recursos e da prestação do serviço.

Essa transformação não se expressa apenas nas modalidades de contratação adotadas pelo município, mas também na linguagem utilizada para justificar as decisões administrativas. Ao longo da série histórica analisada, observam-se referências recorrentes à vantajosidade econômica, ao menor preço, à conveniência administrativa, ao controle operacional e à racionalização dos recursos públicos. Em contrapartida, categorias relacionadas ao direito à educação, à permanência escolar, à integralidade da política educacional e à qualidade da educação aparecem de forma secundária ou subordinada aos critérios de gestão. A linguagem do direito passa a coexistir com uma linguagem econômica e gerencial que progressivamente orienta a organização da política pública.

É nesse contexto que a economicização se mostra central para a compreensão do caso investigado e corresponde ao processo pelo qual questões originalmente vinculadas à esfera dos direitos sociais passam a ser interpretadas e administradas a partir de critérios econômicos. Nos documentos analisados, esse movimento se manifesta na crescente centralidade atribuída aos mecanismos licitatórios, aos indicadores de desempenho, à racionalização dos custos operacionais e à ampliação das formas indiretas de execução do serviço.

A partir da leitura sistemática do conjunto documental, buscou-se identificar os conteúdos recorrentes nos diferentes instrumentos administrativos, normativos, contratuais e judiciais relacionados ao transporte escolar em Uberlândia, com o objetivo de compreender a materialização dessa racionalidade.

Esse procedimento permitiu que as categorias temáticas emergissem diretamente do corpus analisado, assegurando uma apreensão a partir do campo empírico, e radicalizado, em uma perspectiva dialética, pelo referencial teórico desenvolvido na dissertação.

Assim, temas como menor preço por quilômetro rodado, economicidade, conveniência administrativa, monitoramento e fiscalização, recursos e contestações, judicialização, emergencialidade, individualização da prestação do serviço, contratação de pessoas físicas, transferência dos custos operacionais e competição entre prestadores foram identificados a partir das recorrências observadas ao longo da série histórica investigada.

A análise percorreu o documento, delimitação do conteúdo, o tema recorrente e o eixo analítico da modalidade de contrato. Os temas identificados deram origem ao Quadro 11 e constituíram a base para a construção dos eixos analíticos desenvolvidos nas seções seguintes.

Quadro 11: Conteúdo dos documentos e temas recorrentes identificados no transporte escolar de Uberlândia (2015–2025)

Ano/Documento	Conteúdo do documento	Temas recorrentes	Modalidade de contratação
Concorrência Pública nº 949/2015	Contratação de empresa especializada para prestação do transporte escolar rural; definição de rotas; critérios de julgamento; mecanismos de fiscalização.	Menor preço/km rodado; economicidade; monitoramento e fiscalização.	Concorrência Pública
Contratos 2016 decorrentes da Concorrência Pública nº 949/2015	Execução do transporte escolar; pagamento por quilometragem; fiscalização da prestação do serviço.	Menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização.	Concorrência Pública
Pregão Eletrônico nº 504/2017	Contratação do transporte escolar por disputa de lances; critérios de economicidade; exigências técnicas para execução do serviço.	Menor preço/km rodado; economicidade; monitoramento e fiscalização; competição entre empresas.	Pregão Eletrônico
Ata Recursos administrativos do Pregão nº 504/2017	Questionamentos e contestações sobre habilitação e classificação dos participantes.	Recursos; contestações; impugnações; competição entre empresas.	-
Pregão Eletrônico nº 601/2018	Contratação do transporte escolar; critérios de julgamento; fiscalização e acompanhamento da execução contratual.	Menor preço/km rodado; economicidade; monitoramento e fiscalização; recursos e contestações.	Pregão Eletrônico
Recomendação do Ministério Público (2018)	Recomendações relacionadas ao modelo de contratação e à organização da prestação do transporte escolar.	Judicialização/Ministério Público.	-
Mandado de Segurança/2018	Questionamento judicial dos editais de credenciamento e pedido de suspensão do procedimento.	Judicialização/Ministério Público; recursos; contestações; impugnações.	-
Agravo de Instrumento/2018	Recurso relacionado à suspensão dos credenciamentos do transporte escolar.	Judicialização/Ministério Público; recursos; contestações.	-
Contrato Manos Transportes 10/ (2018)	Prestação dos serviços de transporte escolar; responsabilidades da contratada; pagamento e fiscalização.	Menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização.	Pregão Eletrônico
Resposta a Impugnação / 2019 – Referente a Pregão 601/2018	Questionamento quanto a Pregão para Aquisição de serviço de GPS	Recursos; contestações; impugnações; competição entre empresas.	-
Contrato Tecnologia163/2019 WR	Implantação de sistema de rastreamento, GPS, monitoramento e controle da quilometragem da frota escolar.	Monitoramento e fiscalização.	Pregão Eletrônico

2019 – 1º e 2º Termos Aditivos ao Contrato nº 010/2018 (Manos Transportes)	Prorrogação da vigência contratual por mais 12 meses; manutenção da prestação do transporte escolar rural; pagamento por quilometragem rodada; ampliação da frota mediante acréscimo de veículos; justificativa baseada na insuficiência do credenciamento para atendimento da demanda escolar.	Menor preço/km rodado; economicidade; conveniência administrativa; monitoramento e fiscalização; continuidade da execução indireta do serviço	Aditivo Contratual
Credenciamento nº 509/2018 (executado em 2019)	Credenciamento individual de pessoas físicas para prestação do transporte escolar, incluindo fornecimento de veículos e mão de obra, em atendimento à Recomendação nº 01/2018 do Ministério Público.	Individualização da prestação; conveniência administrativa; economicidade; judicialização/Ministério Público; menor preço por item.	Credenciamento
Aditamento ao Contrato nº 95/2020	Prestação de serviços de transporte escolar por pessoa física, com continuidade contratual formalizada por meio de aditamento.	Individualização da prestação; economicidade; conveniência administrativa; monitoramento e fiscalização.	Credenciamento
Aviso de Licitação – Pregão Eletrônico nº 420/2022	Publica a abertura de processo licitatório para contratação de empresa especializada para prestação do transporte escolar com fornecimento de veículos, motoristas e acompanhantes. Critério de julgamento: menor preço por lote.	Menor preço/km rodado; economicidade; conveniência administrativa; pregão eletrônico	Pregão Eletrônico
Editais do Pregão Eletrônico nº 420/2022	Define objeto, critérios de julgamento, condições de habilitação, execução e contratação do transporte escolar. Valor global estimado superior a R\$ 17 milhões.	Menor preço/km rodado; economicidade; conveniência administrativa; monitoramento e fiscalização;	Pregão Eletrônico
Termo de Referência do PE nº 420/2022	Estabelece quantitativos, especificações dos veículos, estimativa de quilometragem, forma de pagamento e exigências operacionais para execução do transporte escolar.	Menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização; economicidade; conveniência administrativa.	-
Decisão de Suspensão do Pregão nº 420/2022	Suspende o processo licitatório por prazo indeterminado ("sine die") em razão de problemas técnicos internos.	Contestação; suspensão;	-
Licitação Fracassada – PE nº 420/2022	Formaliza o encerramento do processo sem contratação válida.	Contestação; suspensão;	-

Aviso de Licitação – Pregão Eletrônico nº 212/2023	Publica a abertura do processo licitatório para contratação de empresa especializada para prestação do transporte escolar com fornecimento de veículos, motoristas e acompanhantes	Menor preço; economicidade; concorrência pública; contratação empresarial.	Pregão Eletrônico
Edital do Pregão Eletrônico nº 212/2023	Regulamenta a contratação de empresa especializada para prestação do transporte escolar. Organiza a contratação em lotes e estabelece a execução integral do serviço por empresas privadas, com fornecimento de veículos, condutores e acompanhantes. Vigência contratual prevista de 60 meses.	Menor preço; economicidade; conveniência administrativa; concorrência pública; monitoramento e fiscalização.	Pregão Eletrônico
Pedido de Esclarecimento – Manos Transportes	Questiona regras do edital, critérios de participação, forma de pagamento e condições de habilitação das empresas participantes.	Contestação; concorrência entre empresas; disputa pelo mercado público.	-
Recurso Administrativo – Manos Transportes	Questiona a habilitação da empresa concorrente e a aplicação de critérios de desempate utilizados pela comissão de licitação.	Recursos administrativos; concorrência entre empresas; disputa contratual.	-
Ofício nº 5844/2023/SME/NTE	Solicita abertura do Credenciamento nº 632/2023 em razão do encerramento do Credenciamento nº 509/2018 e da impossibilidade de novos aditamentos. Fundamenta a necessidade de continuidade do transporte escolar	conveniência administrativa; individualização da prestação;	-
Credenciamento SME nº 630/2023	Seleção de prestadores para execução do transporte escolar mediante atendimento aos requisitos estabelecidos pela administração.	Conveniência administrativa; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação.	Credenciamento
Credenciamento SME nº 631/2023	Seleção de prestadores para atendimento das rotas escolares rurais.	Conveniência administrativa; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação.	Credenciamento
Credenciamento SME nº 632/2023	Credenciamento de pessoas físicas para execução do transporte escolar mediante pagamento por quilometragem.	Conveniência administrativa; menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação; contestações.	Credenciamento
Mandado de Segurança nº 5068303-69.2023.8.13.0702 e	Questiona regras dos Credenciamentos nº 630, 631 e 632/2023, especialmente restrições relativas aos veículos e ausência de critérios claros para	Judicialização; recursos e contestações; competição entre prestadores; suspensão contratual;	

Agravo de Instrumento nº 1.0000.24.000394-7/001	realização do sorteio dos credenciados. Determina a suspensão dos procedimentos de credenciamento.		
Termo de Referência do Credenciamento	Definição das condições operacionais, financeiras e de monitoramento do serviço.	Conveniência administrativa; economicidade; menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação.	-
Autorização de contratação emergencial	Autorização para garantir a continuidade do transporte escolar diante da suspensão dos credenciamentos.	Judicialização/Ministério Público; emergencialidade; conveniência administrativa.	Contratação Emergencial
Dispensa de Licitação nº 34/2024	Contratação emergencial para execução do transporte escolar.	Emergencialidade; economicidade; menor preço/km rodado; individualização da prestação.	Dispensa de Licitação
Dispensa de Licitação nº 43/2024	Contratação emergencial complementar para manutenção das rotas escolares.	Emergencialidade; economicidade; menor preço/km rodado; individualização da prestação.	Dispensa de Licitação
Contrato Emergencial nº 133/2024	Prestação emergencial do transporte escolar por prestador individual.	Emergencialidade; menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação.	Contrato Administrativo individual
Contrato Emergencial nº 196/2024	Prestação emergencial do transporte escolar por prestador individual.	Emergencialidade; menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação.	Contrato Administrativo individual
Contrato Emergencial nº 200/2024	Prestação emergencial do transporte escolar por prestador individual.	Emergencialidade; menor preço/km rodado; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação.	Contrato Administrativo individual
Aditivos dos contratos emergenciais	Prorrogação da vigência das contratações emergenciais.	Emergencialidade.	-
Dispensa nº 66/2025 (WR Tecnologia)	Contratação de sistema de monitoramento e rastreamento da frota escolar.	Emergencialidade; monitoramento e fiscalização; conveniência administrativa.	Dispensa de Licitação
Inexigibilidade nº 16/2025	Contratação individual de prestador credenciado para execução de rota específica.	Individualização da prestação; economicidade; conveniência administrativa.	Inexigibilidade
Inexigibilidade nº 35/2025	Contratação individual de prestador credenciado.	Individualização da prestação.	Inexigibilidade
Inexigibilidade nº 49/2025	Contratação individual de prestador credenciado.	Individualização da prestação.	Inexigibilidade
Inexigibilidade nº 91/2025	Contratação individual de prestador credenciado.	Individualização da prestação.	Inexigibilidade

Termo de Referência CR 01/2025	Definição das condições operacionais, financeiras e de fiscalização dos prestadores credenciados.	Economicidade; conveniência administrativa; monitoramento e fiscalização; individualização da prestação.	Inexigibilidade/Credenciamento
--------------------------------	---	--	--------------------------------

Fonte: Elaboração própria com base nos documentos analisados (2015–2025).

A análise evidenciou que determinados conteúdos permanecem presentes ao longo de toda a série histórica, enquanto outros surgem em períodos específicos, acompanhando mudanças normativas, administrativas e jurídicas relacionadas à organização do serviço. O Quadro 11 apresenta a distribuição temporal dessas recorrências entre os anos de 2015 e 2025, bem como os principais documentos nos quais foram identificadas. Mais do que registrar a frequência de determinados assuntos, o quadro permite visualizar a permanência, o fortalecimento ou o surgimento de novos elementos na gestão do transporte escolar, revelando continuidades e reconfigurações nos mecanismos de contratação, fiscalização e execução do serviço.

A leitura conjunta das recorrências documentais possibilita compreender como temas relacionados à economicidade, ao monitoramento e à fiscalização, à judicialização, à individualização da prestação dos serviços e às diferentes formas de contratação foram se articulando ao longo do período investigado, constituindo evidências empíricas das transformações observadas na gestão do transporte escolar municipal.

Os dados sintetizados no Quadro 12 revelam que a economicidade constitui o tema mais recorrente em toda a série histórica analisada, estando presente em documentos de todos os anos investigados. Em seguida, destacam-se os temas relacionados ao monitoramento e fiscalização e à conveniência administrativa, evidenciando a centralidade dos argumentos gerenciais na condução da política de transporte escolar no município.

Quadro 12: Distribuição temporal dos temas recorrentes e respectivos documentos da gestão do transporte escolar em Uberlândia (2015–2025)

Temas recorrentes	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Documentos recorrentes
Menor preço/km rodado	X	X	X	X			X	X	X	X		CP nº 949/2015; Pregões nº 504/2017, nº 601/2018, nº 786/2021, nº 420/2022 e nº 212/2023; Credenciamento nº 632/2023; Dispensas nº 34 e 43/2024.
Economicidade	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Editais, contratos, termos de referência, credenciamentos, dispensas e processos de contratação direta.
Conveniência administrativa					X	X	X	X	X	X	X	Continuidade contratual; Credenciamento nº 509/2018; Credenciamento nº 632/2023; Dispensa nº 398/2023; Pregão nº 212/2023; processos de contratação direta.
Monitoramento e fiscalização	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Contratos administrativos; WR Tecnologia; Portaria SME nº 599/2023; Termos de Referência; credenciamentos; dispensas e inexigibilidades.
Recursos, contestações e anulações			X	X			X	X	X	X		Pregões nº 504/2017, nº 601/2018, nº 786/2021, nº 420/2022 e nº 212/2023; Mandado de Segurança; Agravo de Instrumento.
Judicialização / Ministério Público				X					X	X		Recomendação do Ministério Público (2018); Mandado de Segurança (2023); Agravo de Instrumento (2024).
Individualização da prestação					X	X	X	X	X	X	X	Credenciamento nº 509/2018; contratos individualizados; Credenciamento nº 632/2023; contratos emergenciais; contratações diretas de prestadores.
Emergencialidade									X	X	X	Dispensa nº 398/2023; contratações emergenciais de 2024; Dispensa nº 66/2025.

Fonte: Elaboração própria com base nos documentos analisados (2015–2025).

Com base na análise realizada, foram construídos cinco eixos analíticos: Racionalidade econômica da contratação do transporte escolar; Concorrencialidade e conflitos na contratação do transporte escolar; Monitoramento, fiscalização e controle da execução do serviço; Judicialização e excepcionalidade contratual do transporte escolar; e Individualização da prestação e transferência do risco operacional: expressões da gestão sacrificial. Esses eixos permitem compreender não apenas as transformações ocorridas nos mecanismos de contratação ao longo do período analisado, mas também a reconfiguração da atuação estatal e das relações entre o poder público e os agentes privados na execução do transporte escolar em Uberlândia.

Quadro 13: Eixos analíticos construídos a partir dos temas recorrentes identificados nos documentos do transporte escolar de Uberlândia (2015–2025)

Temas recorrentes identificados nos documentos	Eixos analíticos
Menor preço/km rodado; Economicidade; Conveniência administrativa	Racionalidade econômica da contratação do transporte escolar
Recursos administrativos; Contestações; Impugnações; Anulações; Competição entre empresas	Concorrencialidade e conflitos na contratação do transporte escolar
Monitoramento e fiscalização; Controle por GPS; Monitoramento por software; Fiscalização contratual	Monitoramento, fiscalização e controle da execução do serviço
Judicialização; Ministério Público; Mandado de Segurança; Agravo de Instrumento; Emergencialidade	Judicialização e excepcionalidade contratual do transporte escolar
Individualização da prestação; Contratação de pessoas físicas; Transferência dos custos operacionais; Fragmentação da execução do serviço	Individualização da prestação e transferência do risco operacional: expressões da gestão sacrificial

Fonte: Elaboração própria com base nos documentos analisados (2015–2025).

O primeiro eixo analítico, denominado Racionalidade econômica da contratação, evidencia a centralidade assumida pela economicidade, pelo menor preço e pela vantajosidade administrativa como fundamentos das decisões públicas. Nesse contexto, a organização do transporte escolar passa a ser orientada por critérios de custo, eficiência e otimização dos recursos, revelando a incorporação da racionalidade econômica à condução dessa política e secundarizando critérios como a qualidade.

Essa orientação não se restringe à preocupação legítima com o uso dos recursos públicos. Nos documentos analisados, argumentos relacionados ao custo, à quilometragem, ao valor por quilômetro rodado, às estimativas financeiras e à economia administrativa tornam-se recorrentes na justificativa das decisões. Embora a garantia do direito à educação permaneça presente, ela aparece frequentemente subordinada à lógica

da eficiência e da contenção de despesas. Nesse movimento, a privatização do transporte escolar manifesta-se de forma simultaneamente endógena e exógena, enquanto se consolida uma compreensão do serviço cada vez mais vinculada à lógica de mercado, em detrimento de sua condição de direito social.

Os documentos evidenciam a predominância de critérios econômicos na organização da política de transporte escolar, aspecto já discutido no referencial teórico desta pesquisa, uma lógica que ultrapassa a mera ideologia de mercado para organizar a própria ação estatal e as condutas sociais. No transporte escolar de Uberlândia, essa racionalidade manifesta-se na centralidade atribuída à concorrência entre empresas, cooperativas e prestadores individuais na disputa pelos contratos públicos.

A concorrencialidade e os conflitos na contratação evidenciam a transformação da competição em princípio organizador da política pública. Empresas, cooperativas e prestadores individuais passam a disputar contratos e recursos públicos em um ambiente regulado pelo Estado, revelando a incorporação de mecanismos típicos do mercado à organização do serviço e expressando processos de mercantilização da gestão pública.

A recorrência desses conflitos sugere que a política pública passa a operar como um espaço de disputa econômica, ou seja, os agentes privados não competem apenas para prestar um serviço, eles competem para acessar recursos públicos. Recorremos aos argumentos do referencial teórico adotado, que o neoliberalismo transforma a concorrência em princípio geral de organização social. Nesse contexto, a competição não é um efeito secundário do mercado, ela é produzida institucionalmente. O Estado cria mecanismos que estimulam e regulam a competição. Os editais estabelecem critérios, os prestadores disputam posições, os recursos administrativos tornam-se instrumentos dessa disputa e as impugnações passam a integrar a dinâmica ordinária da contratação.

A competição não ocorre fora do Estado. Ela ocorre dentro dos mecanismos estatais, no momento que o Estado organiza, regula e arbitra a competição entre agentes privados. A privatização observada nos documentos não se resume à transferência da execução do transporte escolar. Ela envolve também a criação de um ambiente concorrencial no qual empresas, cooperativas e prestadores disputam contratos públicos, com a introdução desses *modus operandi* no interior da esfera pública.

A análise documental evidencia que a ampliação da participação privada na execução do transporte escolar foi acompanhada pelo fortalecimento *dos mecanismos de*

monitoramento, fiscalização e controle da prestação do serviço. Desde os primeiros editais analisados, já estavam presentes exigências relacionadas ao acompanhamento das rotas, ao controle da quilometragem percorrida e à fiscalização contratual.

A partir de 2018, intensifica-se o uso desses mecanismos, especialmente com a incorporação de tecnologias digitais de rastreamento e vigilância da frota escolar. A adoção desses sistemas consolida uma forma de gestão baseada na produção contínua de informações sobre a execução do serviço. Controle de rotas, aferição de quilometragem, relatórios digitais, acompanhamento em tempo real e validação dos pagamentos passam a compor um conjunto articulado de instrumentos voltados à supervisão permanente dos prestadores. Nesse contexto, a fiscalização operacional deixa de representar uma atividade acessória da administração e passa a constituir elemento central da organização do transporte escolar.

Essa transformação torna-se particularmente visível com a contratação da empresa WR Tecnologia, responsável pela implantação e operação de plataformas de telemetria e geolocalização da frota escolar. Os documentos indicam que a empresa passa a desempenhar funções relacionadas ao rastreamento via GPS, à geração de relatórios operacionais, ao controle da quilometragem percorrida, à gestão das rotas e ao acompanhamento do serviço.

O contrato prevê o monitoramento de aproximadamente 250 veículos e a disponibilização de informações em tempo real para a Secretaria Municipal de Educação, permitindo a validação dos serviços executados e dos pagamentos realizados.

Mais do que um recurso tecnológico, o monitoramento passa a integrar a própria lógica de gestão da política pública. Os documentos demonstram que a execução do transporte escolar não é apenas transferida a agentes privados, mas também submetida a mecanismos permanentes de mensuração, rastreamento e avaliação. Além disso, parte dos instrumentos de controle passa a ser operada por empresas especializadas, indicando que não apenas a execução do serviço, mas também determinadas atividades de supervisão e acompanhamento passam a ser mediadas por soluções privadas.

Ao mesmo tempo em que a execução do transporte escolar é transferida a empresas, cooperativas e prestadores individualizados, ampliam-se os mecanismos de regulação, auditoria e fiscalização exercidos pelo poder público. Essa dinâmica evidencia que a privatização da execução não implica redução da presença estatal, mas a

reconfiguração de suas formas de intervenção. Sob essa ótica, Calixto (2022) destaca que a eficiência e a moralidade administrativa na gestão de recursos públicos dependem do fortalecimento contínuo desses instrumentos de controle e transparência, os quais balizam a legalidade das contratações.

Contudo, esse controle ocorreu de forma mais evidente no contexto dos movimentos de contestação à execução da política pública, particularmente por meio da atuação do Ministério Público (Mandado de Segurança nº 5068303-69.2023.8.13.0702), evidenciando os limites da tão propagada eficiência dos processos de privatização, bem como os riscos de atendimento a interesses privados em detrimento do interesse público. Os mecanismos de controle indicam, de forma contraditória, a ampliação da fiscalização, frente a evidências de fragilidade na transparência e da ineficiência da gestão da política pública. A recorrência desses mecanismos revela uma contradição relevante. Se, por um lado, as dispensas e inexigibilidades são justificadas pela busca de maior eficiência administrativa e redução de custos, por outro, sua ampliação tende a limitar procedimentos concorrenciais e mecanismos públicos de escrutínio das contratações. Dessa forma, a racionalidade da economicidade passa a conviver com potenciais fragilidades relacionadas à transparência, à publicidade dos atos administrativos e ao controle social da aplicação dos recursos públicos.

Essa transformação torna-se visível nos documentos analisados, nos quais o acompanhamento da prestação do transporte escolar passa a ocorrer por meio de indicadores, relatórios, sistemas de rastreamento e mecanismos permanentes de verificação contratual.

Como asseveram Pasquarelli e Chirinéa (2017), a emergência do Estado avaliador e regulador redefine o papel da administração pública, que passa a concentrar seus esforços no controle estrito dos gastos e na mensuração tecnocrática dos resultados, orientando-se por critérios mínimos de custo e máximos de competitividade e eficiência.

A gestão do transporte escolar passa a ser organizada por mecanismos de rastreabilidade, auditabilidade e mensuração dos resultados, aproximando-se dos modelos de governança característicos da Nova Gestão Pública e da racionalidade neoliberal, nos quais a regulação da prestação assume centralidade em relação à execução direta da política pública.

A judicialização não pode ser compreendida apenas como intervenção excepcional do Poder Judiciário, mas como expressão das próprias transformações do Estado contemporâneo e da ampliação das disputas em torno da execução das políticas públicas. Conforme argumenta Barroso (2009), esse fenômeno, decorre do próprio modelo constitucional brasileiro, que permite que questões de ampla repercussão social e política sejam submetidas ao Judiciário, especialmente diante da retração dos poderes tradicionais e da incapacidade estatal de responder plenamente às demandas sociais.

Para o autor, “a judicialização, no contexto brasileiro, é um fato, uma circunstância que decorre do modelo constitucional que se adotou, e não um exercício deliberado de vontade política” (Barroso, 2009, p. 6).

Mais do que um conjunto de eventos jurídicos isolados, os documentos revelam que a judicialização das conflituosidades passou a integrar a própria governança do transporte escolar em Uberlândia. As intervenções do Ministério Público, os questionamentos judiciais, a suspensão dos editais e a adoção de contratações emergenciais influenciaram diretamente a definição das modalidades de contratação e os arranjos institucionais mobilizados pela administração municipal.

Ao mesmo tempo em que tensiona determinados procedimentos de contratação, produz novas formas de organização da prestação do serviço, contribuindo para a constituição de uma gestão marcada pela interação permanente entre decisões administrativas, mecanismos de controle externo e intervenções judiciais.

Recursos administrativos, impugnações, intervenções do Ministério Público e disputas judiciais passam a integrar a dinâmica ordinária da política pública, produzindo formas cada vez mais flexíveis e excepcionais de contratação e gestão. As intervenções do Ministério Público e as disputas judiciais contribuíram para tensionar os modelos de contratação vigentes e influenciaram decisões administrativas posteriores. Entretanto, a ampliação das formas flexíveis de contratação deve ser compreendida em um contexto mais amplo de reconfiguração da gestão pública, marcado pela expansão de instrumentos jurídicos que privilegiam a adaptação administrativa, a simplificação procedimental e a busca por maior eficiência na prestação dos serviços.

A individualização da prestação e a transferência do risco operacional evidenciam uma das expressões mais avançadas desse modo de regulação neoliberal identificada na pesquisa. A fragmentação da execução, a contratação de pessoas físicas e

a transferência dos custos e riscos operacionais para os prestadores indicam a responsabilização individual por problemas anteriormente absorvidos pelo Estado ou por estruturas empresariais mais amplas. Nesse movimento, emergem elementos que permitem compreender a constituição de formas de gestão sacrificial, nas quais a busca pela economicidade se sobrepõe às condições concretas de realização do direito social. Neste processo, ainda que não seja objeto de análise na presente pesquisa, somos levados a questionar quais são os mecanismos de efetivo acompanhamento da qualidade do transporte escolar frente a oferta individualizada.

Por fim, os documentos disponibilizados e os valores, em muitos anos, superiores a R\$ 40 milhões, evidenciam a ausência de uma análise sistemática, por parte do município, acerca da viabilidade econômica da contratação do transporte escolar privado em comparação à sua oferta direta pelo poder público municipal, especialmente considerando a possibilidade de acesso à frota por meio de políticas públicas como o Programa Caminho da Escola. Tais valores reforçam a necessidade de maior transparência e publicização dos estudos que fundamentam essa opção de gestão, possibilitando uma avaliação mais consistente da recorrente justificativa de economicidade associada à privatização dos serviços públicos.

4.3 As contradições da gestão neoliberal do transporte escolar: aproximações à cidadania sacrificial

A análise desenvolvida na seção anterior evidenciou que a gestão do transporte escolar em Uberlândia passou por um processo de economicização caracterizado pela ampliação da execução privada, pela centralidade da racionalidade econômica, pela intensificação dos mecanismos de monitoramento e pela crescente flexibilização contratual. Entretanto, sob a perspectiva do Materialismo Histórico-Dialético, a compreensão da realidade não se encerra na identificação das formas assumidas pelo fenômeno. Torna-se necessário investigar as contradições produzidas, buscando compreender as tensões entre os objetivos formalmente declarados nos documentos e os efeitos concretos observados na organização da política pública.

As contradições identificadas nesta pesquisa expressam os limites e os conflitos da reconfiguração neoliberal do transporte escolar, revelando o sacrifício do direito em nome da eficiência, da contenção de gastos e da gestão orçamentárias. Essa lógica

mercantil não elimina o direito à educação, mas redefine as condições de sua realização. O acesso é garantido, porém frequentemente condicionado por longos deslocamentos, limitações operacionais e restrições à participação plena na vida escolar. É nesse movimento que emerge aquilo que Wendy Brown (2015; 2019) denomina cidadania sacrificial: a naturalização da aceitação de perdas, restrições e renúncias em nome da eficiência, da responsabilidade fiscal e da racionalização dos recursos públicos.

4.3.1 O discurso da eficiência versus as condições concretas da prestação do serviço

Os documentos analisados apresentam a eficiência, a segurança e a qualidade da prestação do serviço como objetivos centrais dos processos de contratação do transporte escolar. As exigências relativas à manutenção da frota, à disponibilidade de assentos, ao monitoramento das rotas, à fiscalização dos contratos e ao cumprimento das normas de segurança sugerem a constituição de um sistema orientado pela garantia de condições adequadas para o transporte dos estudantes.

Entretanto, a análise documental evidencia que os mecanismos de acompanhamento e fiscalização do transporte escolar concentram-se predominantemente em aspectos operacionais e contratuais da prestação do serviço. Os documentos analisados priorizam critérios relacionados ao cumprimento das rotas, à regularidade da execução, à manutenção da frota e à observância das exigências legais. Ainda assim, situações judicializadas decorrentes da ausência de garantia de tais quesitos evidenciam que esses critérios não têm encontrado respaldo na realidade de efetivação da política no município.

Os referenciais produzidos no âmbito da política pública de transporte escolar indicam que a qualidade do serviço envolve dimensões mais amplas. Os materiais de formação elaborados pelo CECATE/FNDE destacam que a gestão do transporte escolar deve assegurar não apenas a regularidade da prestação do serviço, mas também condições de segurança, conforto, integridade física dos estudantes, adequada manutenção da frota, qualificação de motoristas e monitores e fiscalização permanente das condições dos veículos (CECATE/FNDE, 2022).

A literatura especializada também demonstra que desafios relacionados às condições da frota, à qualificação dos condutores, à infraestrutura das vias e à organização

do serviço permanecem presentes em diferentes contextos municipais. Ao analisar a política de transporte escolar no município de Cuitegi-PB, Santos (2021) identificou que, apesar dos avanços proporcionados pelo Programa Caminho da Escola, persistiam problemas relacionados às condições das estradas, à insuficiência de veículos e à qualificação dos motoristas. Tais elementos evidenciam que a efetividade da política não pode ser aferida exclusivamente por indicadores administrativos ou financeiros.

A contradição reside justamente no fato de que os mecanismos apresentados como instrumentos de eficiência e qualidade são avaliados prioritariamente segundo critérios operacionais e econômicos, enquanto aspectos relacionados à experiência dos estudantes, ao conforto, à segurança e às condições concretas de realização do transporte escolar tendem a ocupar posição secundária nos instrumentos de gestão analisados. Assim, a eficiência anunciada nos documentos não se confunde necessariamente com a qualidade integral do serviço, revelando tensões entre a racionalidade gerencial e as múltiplas dimensões envolvidas na garantia do direito à educação.

4.3.2 A lógica da economicidade versus a integralidade do direito à educação

A contradição refere-se, também, à relação entre a lógica da economicidade e a integralidade do direito à educação. Os documentos analisados demonstram que a organização do transporte escolar se baseia na otimização das rotas, na racionalização dos percursos e no controle dos custos operacionais. Sob essa lógica, o transporte é planejado para garantir o deslocamento dos estudantes nos horários regulares de entrada e saída das aulas.

Entretanto, a experiência concreta da política revela que a educação não se reduz à frequência às aulas regulares. Diversos estudantes que dependem do transporte escolar podem enfrentar obstáculos para participar de atividades de reforço escolar, projetos pedagógicos, eventos culturais, atividades esportivas e ações realizadas no contraturno. Isso ocorre porque a organização das rotas e horários tende a priorizar o atendimento aos períodos regulares de aula, subordinando outras dimensões da vida escolar às exigências operacionais do sistema de transporte. Como resultado, o direito à educação tende a ser reduzido ao acesso formal à sala de aula, enquanto oportunidades complementares de

aprendizagem e desenvolvimento podem tornar-se menos acessíveis para parte desses estudantes.

Situação semelhante é observada no próprio deslocamento cotidiano. Em função da organização das rotas e dos pontos de embarque distribuídos pelos bairros, muitas crianças e adolescentes necessitam sair de suas residências horas antes de antecedência para chegar à escola. Embora essa organização seja considerada eficiente sob a perspectiva da gestão dos custos e da otimização dos percursos, ela produz impactos significativos sobre a experiência escolar e sobre as condições de acesso ao direito à educação.

A ampliação da dependência do transporte escolar também está relacionada aos processos de nucleação e fechamento de escolas rurais. Conforme observa Lord (2008), quando a distância entre as comunidades e as escolas-núcleo se amplia, o transporte escolar deixa de ser apenas um mecanismo de acesso e passa a constituir elemento determinante para a permanência dos estudantes na escola. Nessa direção, estudos mais recentes sobre a política de transporte escolar identificaram que a reorganização da oferta educacional e o deslocamento crescente dos estudantes do campo para unidades escolares mais distantes têm produzido novos desafios para a garantia do direito à educação.

Essa dinâmica torna-se particularmente evidente na análise desenvolvida por Neves (2019). Ao investigar municípios goianos, a autora identificou que a maior parte dos estudantes residentes em áreas rurais atendidos pelo transporte escolar encontrava-se matriculada em escolas urbanas. Tal configuração revela uma tensão entre a política de transporte escolar e a educação do campo, na medida em que o transporte passa a funcionar como mecanismo de compensação das desigualdades territoriais da oferta educacional. Como consequência, os estudantes são submetidos a deslocamentos prolongados e ao afastamento de seus espaços de convivência e pertencimento, evidenciando que a ampliação do transporte escolar nem sempre representa a superação das desigualdades de acesso, mas pode também expressar processos de concentração da oferta educacional.

No estudo sobre a política de transporte escolar de Santos (2024), ao analisar o financiamento do transporte escolar na região de integração do Tocantins, no Pará, destaca que, embora os programas de financiamento tenham ampliado as condições de acesso à educação para estudantes residentes no campo, persistem desafios relacionados

à insuficiência de recursos, às desigualdades territoriais e às dificuldades operacionais que afetam a efetividade da política. A autora evidencia que o transporte escolar tornou-se elemento indispensável para a garantia do direito à educação, especialmente em contextos marcados por grandes distâncias e dispersão populacional.

Em direção semelhante, Costa (2025), ao investigar a política de transporte escolar gratuito em Fortaleza, conclui que o transporte constitui condição essencial para o acesso e a permanência dos estudantes na escola. Contudo, a autora identifica limitações relacionadas à gestão do serviço, à cobertura das rotas e às restrições orçamentárias, demonstrando que a garantia do deslocamento não assegura, por si só, a plena efetivação do direito à educação. Tais resultados sugerem que a política de transporte escolar, embora indispensável, não pode ser reduzida a uma solução logística, devendo ser compreendida em articulação com outras dimensões da oferta educacional.

As evidências encontradas por Santos (2024) e Costa (2025) convergem com os resultados desta pesquisa ao demonstrar que a ampliação do transporte escolar responde a necessidades concretas de acesso à educação, mas também revela tensões decorrentes da organização territorial da oferta educacional. Nesses contextos, o direito à educação tende a ser operacionalizado por meio do deslocamento dos estudantes, frequentemente subordinando aspectos relacionados à permanência, à participação em atividades complementares e às condições de vivência escolar às exigências de racionalização dos recursos e otimização dos percursos.

Parte das necessidades de deslocamento poderia ser reduzida por políticas de ampliação da oferta de vagas próximas às residências dos estudantes, diminuindo trajetos longos, tempos excessivos de deslocamento e situações de sacrifício associadas à dependência do transporte escolar. A centralização das questões destacadas nesta subseção não foi aprofundada na presente pesquisa, especialmente em razão do tempo limitado para a conclusão do mestrado. Contudo, constitui elemento importante para futuros aprofundamentos. Ainda assim, cabe destacar que a análise dos documentos selecionados indica a secundarização de tais problemáticas, que estão diretamente relacionadas ao direito a um transporte escolar de qualidade.

4.3.3 Financiamento público e ampliação da execução privada

A terceira contradição identificada refere-se à relação entre o financiamento público da política de transporte escolar e a ampliação da execução privada do serviço. Os dados analisados demonstram que a manutenção do transporte escolar em Uberlândia depende de uma combinação de recursos provenientes do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), do Programa Estadual de Transporte Escolar (PTE/MG) e, principalmente, de recursos próprios do município.

Embora os repasses federais e estaduais constituam importante fonte de financiamento, os valores empenhados pela administração municipal revelam a necessidade de complementação significativa para assegurar a continuidade da política pública. Entretanto, ao mesmo tempo em que o Estado permanece responsável pelo financiamento da política, a execução privada do serviço amplia-se progressivamente.

Ao longo do período analisado, a prestação do transporte escolar foi transferida para empresas, cooperativas, prestadores individualizados e empresas especializadas em monitoramento tecnológico. Dessa forma, os recursos públicos continuam sustentando a política, mas sua operacionalização passa a ocorrer por meio de uma extensa rede de contratos privados.

A contradição torna-se ainda mais evidente quando se observa que o aumento dos investimentos públicos não elimina integralmente problemas relacionados às condições de oferta do serviço. Apesar dos elevados recursos mobilizados para garantir o transporte escolar, permanecem desafios relacionados ao tempo de deslocamento dos estudantes, à participação em atividades complementares, à organização das rotas e às condições concretas de atendimento.

Os estudos de Silva (2009), Neves (2019), Silva (2023) e Santos (2024) demonstram que a manutenção do transporte escolar depende de aportes públicos contínuos e da complementação de recursos municipais. Os resultados encontrados em Uberlândia convergem com essa literatura ao evidenciar que, embora o financiamento permaneça predominantemente público, a execução do serviço é progressivamente transferida para agentes privados, configurando uma dissociação entre quem financia e quem opera a política.

4.3.4 A cidadania sacrificial e a constituição do sujeito empresarial

A ampliação do credenciamento e da contratação individualizada no transporte escolar aproxima-se daquilo que Dardot e Laval (2016) identificam como constituição do sujeito empresarial. Na racionalidade neoliberal, os indivíduos são induzidos a assumir a gestão de riscos, custos e responsabilidades segundo a lógica do mercado, internalizando formas de comportamento próprias da concorrência e do desempenho.

No transporte escolar, essa lógica manifesta-se na individualização da prestação do serviço e na transferência progressiva dos riscos da execução para os prestadores contratados. Embora o direito à educação permaneça juridicamente assegurado, sua efetivação passa a ser condicionada por critérios de eficiência, economicidade e gestão dos recursos públicos.

Consolida-se um processo de naturalização da relação entre os estudantes e o acesso ao transporte escolar, que deixa de ser compreendido como parte de um direito universal, comum e coletivo, vinculado à garantia de uma educação pública de qualidade para todos. Nessa perspectiva, o transporte escolar deveria ser orientado por princípios de segurança, inclusão e qualidade do percurso casa-escola-casa, assegurando condições físicas e psicológicas adequadas ao desenvolvimento dos estudantes e à sua aprendizagem.

No transporte escolar, essa lógica manifesta-se na transferência dos riscos operacionais, financeiros e patrimoniais para os prestadores credenciados. O motorista deixa de ocupar a posição de trabalhador protegido por estruturas coletivas mais amplas e passa a responder individualmente pelos custos de manutenção do veículo, pelos impactos decorrentes de falhas mecânicas, pelos períodos sem prestação do serviço, pelas oscilações dos custos operacionais e pelas consequências econômicas de eventuais acidentes. Diferentemente de empresas capazes de distribuir prejuízos e absorver riscos por meio de uma estrutura organizacional mais complexa, o prestador individual assume diretamente os efeitos das contingências inerentes à execução do serviço. Por outro lado, essa realidade coloca em questão as particularidades do acompanhamento sistemático, por parte do município, da frota e das pessoas que executam o transporte escolar. Ou seja, a privatização abre muitas variáveis que colocam em evidência as particularidades de um transporte que não é qualquer transporte, pois se destina ao cuidado e à segurança física e emocional de nossas crianças e adolescentes que dependem dele para ter seu direito à

educação garantido. Por parte dos prestadores é, nesse movimento, que se aproxima da noção de cidadania sacrificial formulada por Wendy Brown (2019). Para a autora, a racionalidade neoliberal redefine as condições de exercício da cidadania ao naturalizar restrições e renúncias em nome da eficiência econômica, deslocando para os indivíduos responsabilidades anteriormente assumidas como dever do Estado.

No caso do transporte escolar, a manutenção da frota, a substituição de peças, os custos com combustível, pneus, seguros, documentação e reparos decorrentes do desgaste cotidiano passam a incidir diretamente sobre o prestador credenciado, que deve garantir a continuidade do serviço mesmo diante de situações imprevistas.

Essa transferência de responsabilidades torna-se particularmente evidente quando ocorrem falhas mecânicas ou acidentes. Em caso de quebra do veículo, por exemplo, o prestador não apenas assume os custos do conserto, mas também pode enfrentar a interrupção temporária da prestação do serviço, comprometendo sua remuneração. Diferentemente de empresas de maior porte, que frequentemente dispõem de veículos reservas ou de capacidade financeira para absorver períodos de paralisação, o transportador individual encontra-se mais exposto às consequências econômicas desses eventos. O risco inerente à atividade deixa de ser compartilhado e passa a ser individualizado.

Nessa configuração, o prestador é permanentemente convocado a agir como uma pequena empresa de si mesmo, administrando custos, calculando riscos, realizando investimentos e assumindo responsabilidades que extrapolam a simples condução do veículo. Essa dinâmica induz os indivíduos a gerir a própria existência segundo critérios empresariais, tornando-os responsáveis exclusivos por seu sucesso ou fracasso econômico. O credenciamento não representa apenas uma modalidade administrativa de contratação, mas um mecanismo que favorece a constituição desse sujeito empresarial, para o qual a insegurança econômica, a exposição ao risco e a responsabilização individual passam a ser apresentadas como condições normais da atividade.

A cidadania sacrificial não se manifesta apenas entre os estudantes, que veem a integralidade do seu direito à educação limitada pela racionalização de custos e pela busca da eficiência operacional. Ela alcança também os trabalhadores da ponta: ao assumirem individualmente os riscos econômicos, patrimoniais e operacionais antes absorvidos pelo Estado ou por estruturas coletivas, esses prestadores sacrificam sua segurança econômica

e proteção social. O sacrifício converte-se, assim, em uma dupla dimensão que redistribui encargos e responsabilidades públicas sob a forma de desafios de gestão individual.

Nesse contexto, o direito à educação é reduzido ao acesso formal à sala de aula, enquanto as dimensões amplas da formação escolar acabam subordinadas aos imperativos econômicos. Esse cenário aprofunda o arranjo teórico apontado por Wendy Brown (2018), no qual a cidadania sacrificial se consolida pela conversão de obrigações estatais em perdas e renúncias individualizadas, naturalizadas sob a justificativa do equilíbrio fiscal e da otimização orçamentária.

É nessa dupla transferência do sacrifício que se revela uma das contradições centrais da privatização do transporte escolar em Uberlândia. Enquanto a gestão pública se torna mais flexível e orientada por critérios de eficiência, estudantes e trabalhadores passam a suportar, de formas distintas, os efeitos da racionalidade econômica que organiza a política. Em ambos os casos, a economicidade não elimina os problemas existentes, mas redistribui seus custos e consequências para sujeitos concretos, convertendo direitos e responsabilidades coletivas em encargos individualizados. A cidadania sacrificial, portanto, não constitui um efeito secundário da privatização, mas uma expressão concreta da forma pela qual a racionalidade neoliberal reorganiza a relação entre Estado, mercado e direito à educação.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa demonstram que, em Uberlândia, a flexibilização das formas de contratação não representa apenas uma mudança administrativa ou procedimental. Ao ampliar o uso de credenciamentos, inexigibilidades, dispensas e outras modalidades de contratação, a gestão municipal preserva formalmente a oferta do transporte escolar, indispensável à garantia do direito à educação, mas reorganiza sua execução segundo critérios de economicidade, eficiência e redução de custos. Dessa forma, a precarização da garantia desse direito não se apresenta como sua supressão, mas como uma reorganização da política pública baseada na racionalidade econômica, que transfere parte significativa dos riscos operacionais aos prestadores privados e flexibiliza os mecanismos tradicionais de contratação pública.

Ao longo do processo histórico analisado, os movimentos de judicialização evidenciam possíveis relações entre o processo de privatização e a ocorrência de irregularidades que coloca em questão a afirmação de que a privatização é o mecanismo mais eficiente e econômico. A análise teórica permitiu compreender que a privatização contemporânea não se limita à transferência formal de serviços ao setor privado, mas envolve processos mais amplos de reconfiguração do Estado. Com base em Dardot e Laval (2016, 2017), Wendy Brown (2019), Adrião (2018) e Peroni (2016), verificou-se que a racionalidade neoliberal promove a economicização das políticas públicas, deslocando critérios historicamente associados aos direitos sociais para parâmetros de eficiência, produtividade e redução de custos. No transporte escolar, essa lógica manifesta-se na centralidade atribuída à economicidade, ao menor preço por quilômetro rodado, à flexibilização contratual e à transferência dos riscos operacionais aos prestadores de serviço, aproximando-se daquilo que Brown denomina de cidadania sacrificial.

O estudo das políticas federais demonstrou que o transporte escolar se consolidou, após a Constituição Federal de 1988, como instrumento complementar para assegurar o acesso e a permanência dos estudantes na educação básica, sendo operacionalizado por programas como o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola. Os repasses identificados ao município evidenciam a participação das diferentes esferas governamentais no financiamento dessa política,

reafirmando o transporte escolar como dever do Estado e condição para a efetivação do direito à educação.

A análise documental evidenciou que as manifestações da privatização não ocorreram de forma homogênea ao longo da série histórica. Inicialmente predominavam contratos celebrados com empresas privadas mediante processos licitatórios tradicionais. Posteriormente, observou-se a ampliação dos mecanismos de credenciamento, da contratação individualizada de prestadores e de modalidades mais flexíveis de contratação, configurando o aprofundamento da participação privada na execução da política pública. Ao mesmo tempo, verificou-se o fortalecimento das funções de monitoramento, fiscalização e controle da administração pública, revelando que a atuação estatal não foi reduzida, mas reconfigurada segundo uma lógica regulatória e gerencial.

Os documentos analisados evidenciam a coexistência de duas racionalidades. De um lado, o transporte escolar permanece reconhecido como política pública indispensável para garantir o acesso e a permanência dos estudantes na escola. De outro, sua gestão passa a ser organizada por parâmetros típicos do mercado, centrados na eficiência operacional, na redução de custos, na competitividade entre prestadores e na flexibilização dos instrumentos de contratação. Essa tensão expressa uma das principais contradições identificadas na pesquisa: a permanência do direito social coexistindo com sua reorganização segundo a racionalidade econômica.

As evidências encontradas também permitem compreender que os riscos inerentes à execução do serviço são progressivamente deslocados da esfera estatal para os prestadores contratados. Custos de manutenção, paralisações decorrentes de problemas mecânicos, períodos sem remuneração e demais contingências operacionais passam a ser assumidos individualmente pelos executores do serviço. Essa dinâmica aproxima-se da noção de cidadania sacrificial desenvolvida por Wendy Brown (2019), na medida em que responsabilidades coletivas vinculadas à garantia de direitos sociais são progressivamente transferidas para sujeitos individuais, convertidos em gestores privados dos próprios riscos.

Apesar das transformações observadas nos mecanismos de gestão, os resultados reafirmam a importância estratégica do transporte escolar para a efetivação do direito à educação. Como destaca Feijó (2008), trata-se de uma política cuja relevância ultrapassa a dimensão administrativa, assumindo papel fundamental para o exercício da cidadania e

para o desenvolvimento social e econômico. No caso de Uberlândia, os dados demonstraram que mais de oito mil estudantes são atendidos anualmente pelo transporte escolar público municipal, evidenciando sua centralidade para a garantia do acesso e da permanência na escola.

A principal contribuição desta pesquisa consiste em demonstrar que a privatização do transporte escolar em Uberlândia não pode ser compreendida apenas como terceirização da execução do serviço. Os resultados apresentam características simultaneamente exógenas, pela ampliação da participação de agentes privados na prestação do serviço, e endógenas, pela incorporação de princípios gerenciais e mercantis à gestão pública. Desse modo, evidencia-se que a economicização da gestão do transporte escolar constitui uma expressão particular da racionalidade neoliberal, reconfigurando a atuação do Estado, deslocando riscos para os prestadores privados e tensionando a efetivação do direito à educação, sem que este seja formalmente negado.

Entre as limitações da pesquisa destacam-se a indisponibilidade de parte dos contratos e processos licitatórios mais antigos, bem como a ausência de dados sobre transporte escolar nos microdados do Censo Escolar para o período anterior a 2023. Tais limitações restringem algumas possibilidades de comparação longitudinal, embora não comprometam a compreensão dos movimentos estruturais identificados na documentação analisada.

Por fim, recomenda-se que pesquisas futuras aprofundem a análise do financiamento da política, identificando a participação relativa dos recursos municipais, estaduais e federais na manutenção do transporte escolar. Também se mostram promissoras investigações voltadas à qualidade do serviço prestado, às condições de trabalho dos transportadores e aos impactos das transformações contratuais sobre estudantes, comunidades rurais e demais sujeitos envolvidos na execução dessa política pública.

REFERÊNCIAS

ADRIÃO, T. M. de F. **Dimensões da privatização da Educação Básica no Brasil: um diálogo com a produção acadêmica a partir de 1990**. Brasília: Anpae, 2022. Disponível em: https://www.seminariosregionaisanpae.net.br/BibliotecaVirtual/10-Livros/Livro_dialogos_com_produção_academica-Fin-Corrg.pdf. Acesso em: 22 jul. 2024.

ADRIÃO, Theresa. Dimensões e formas da privatização da educação no Brasil: caracterização a partir de mapeamento de produções nacionais e internacionais. **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 39, n. 144, 2018.

AFONSO NETO, Celso de Almeida. **Parcerias na educação básica pública: o papel dos entes privados**. 2022. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, 2022. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/107/107131/tde-09082022-145114/>. Acesso em: 08 maio 2026

ALVES, Giovanni. **O Estado neoliberal no Brasil: uma tragédia histórica**. Marília: Projeto Editorial Praxis, 2024.

ALVES, Thiago et al. Dossiê: financiamento da escola pública de educação básica: a proposta do simulador de Custo-Aluno Qualidade. **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 40, e0223702, 2019. <https://doi.org/10.1590/es0101-73302019223702>

ANDERSON, Perry. Balanço do neoliberalismo. In: SADER, E.; GENTILI, P. (orgs.). **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

ANTÔNIO, A. S. Educação, Globalização e Neoliberalismo. Os novos modos de regulação transnacional das políticas de educação. **Revista Lusófona de Educação**, v. 16, n. 16, 11.

ANTUNES, Fátima; PERONI, Vera. Reformas do Estado e políticas públicas: trajetórias de democratização e privatização em educação. **Revista Portuguesa de Educação**, Braga, v. 30, n. 1, p. 181-216, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.21814/rpe.7399>

ARAGÃO, A. S. de. Serviços públicos e concorrência. **Revista de Direito Administrativo**, [S. l.], v. 233, p. 311–372, 2003. DOI: 10.12660/rda.v233.2003.45457. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rda/article/view/45457>. Acesso em: 26 jul. 2025. <https://doi.org/10.12660/rda.v233.2003.45457>

BALL, S. J. Educação Global S. A.: **novas redes de políticas e o imaginário neoliberal**. Tradução de Janete Bridon. Ponta Grossa: UEPG, 2014. 270p.

BALL, Stephen J. **Educação Global S.A.: novas redes de políticas e o imaginário neoliberal**. Ponta Grossa: UEPG, 2014.

BANDEIRA, L. A. M. As políticas neoliberais e a crise na América do Sul. **Revista Brasileira de Política Internacional**, v. 45, n. 2, p. 135–146, dez. 2002.
<https://doi.org/10.1590/S0034-73292002000200007>

BARBOSA TEIXEIRA, R.; RIGOLDI, V. **Reflexões acerca dos sistemas político-econômicos e seus impactos nos regimes de governo contemporâneos**. Ano, v. 9, p. 1591–1620, 2023.

BARROS, S. R. de. **Contribuição dialética para o constitucionalismo**. Campinas, SP: Millennium Editora, 2007.

BARROSO, João. **Defender, debater, promover a Escola Pública: consequências para o ensino da Matemática**. ProfMat 2004, Universidade de Lisboa, set. 2004.

BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. Ascensão e crise do governo Dilma Rousseff e o golpe de 2016: poder estrutural, contradição e ideologia. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. esp., p. 1–63, 2017.
<https://doi.org/10.1590/198055272129>

BELÓRIO, Ana Angélica et al. Estado neoliberal no Brasil pós-Constituição Federal de 1988: políticas públicas educacionais no governo Dilma Rousseff (2011–2016). **Revista Brasileira de Educação e Cultura**, v. 16, n. 2, 2025.

BOBBIO, N. **Estado, governo, sociedade**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967. **Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras disposições**. Diário Oficial da União, Brasília, 25 fev. 1967. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-200-25-fevereiro-1967-376033-norma-actualizada-pe.html>. Acesso em: 24 jul. 2025.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 59, de 11 de novembro de 2009**. Dá nova redação aos incisos I e VII do art. 208 e ao § 4º do art. 211 e altera o § 3º do art. 212 e o inciso VI do art. 214 da Constituição Federal. Brasília, DF: Presidência da República, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc59.htm. Acesso em: 22 maio 2026

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **Cartilha do gestor: regulação do transporte escolar rural**. Brasília, DF: FNDE, 2010. Disponível em: [FNDE – Cartilha do Gestor: Regulação do Transporte Escolar Rural](#). Acesso em: 26 maio 2026.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **FNDE repassa R\$ 1,81 bi do Salário-Educação a entes federados**. Brasília: FNDE, 2024. Disponível

em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/assuntos/noticias/fnde-repassa-r-1-81-bi-do-salario-educacao-a-entes-federados-1>. Acesso em: 24 maio 2026.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **Resolução nº 18, de 22 de outubro de 2021**. Estabelece orientações para a execução do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE). Brasília, DF, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/legislacao/resolucoes/2021/resolucao-no-18-de-22-de-outubro-de-2021/view> . Acesso em 16 jul 2025.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **SIGEFWEB – Sistema de Gestão Financeira**. Repasses do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) ao município de Uberlândia/MG, 2015–2025. Brasília, DF: FNDE, 2025. Disponível em: https://www.fnde.gov.br/pls/simad/internet_fnde.liberacoes_01_pc Acesso em: 18 maio 2026.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Módulo 4: aspectos regulatórios do transporte escolar**: caderno do aluno. Brasília, DF: FNDE, [2021]. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/media/cecates/CECATE08Mdulo4CadernodoAlunoAspectosRegulatriosdoTransporteEscolar.pdf>. Acesso em: 26 mar 2026.

BRASIL. INEP. **Panorama da Educação Básica – Uberlândia**. 2024.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). **Microdados do Censo Escolar da Educação Básica**. Disponível em: <https://www.gov.br/inep/pt-br/acao-a-informacao/dados-abertos/microdados/cento-escolar>. Acesso em: 01 jun. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014**. Aprova o Plano Nacional de Educação – PNE e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 151, n. 121, p. 1-13, 26 jun. 2014. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/113005.htm. Acesso em: 10 out. 2025.

BRASIL. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1995. Disponível em: [Planalto](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1995/le08987.htm). Acesso em: 17 maio 2026.

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 dez. 1996.

BRASIL. **Lei nº 9.637, de 15 de maio de 1998**. Dispõe sobre a qualificação de entidades como organizações sociais, a criação do Programa Nacional de Publicização, a extinção dos órgãos e entidades que menciona e a absorção de suas atividades por organizações sociais, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República,

1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9637.htm. Acesso em: 26 maio 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014.** Aprova o Plano Nacional de Educação - PNE e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2014. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2014/lei/l13005.htm. Acesso em: 22 maio 2026.

BRASIL. **Lei nº 15.388, de 14 de abril de 2026.** Institui o Plano Nacional de Educação para o decênio 2026-2036 e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2026. Disponível em: Portal da Legislação do Planalto. Acesso em: 15 jul. 2026.

BRASIL. Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado. **Plano Diretor da Reforma do Aparelho do Estado.** Brasília: Presidência da República; Imprensa Oficial, 1995a. Disponível em: <https://www.biblioteca.presidencia.gov.br/publicacoes-oficiais/catalogo/fhc/plano-diretor-da-reforma-do-aparelho-do-estado-1995.pdf>. Acesso em 16 jul 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Módulo 1: O Transporte Escolar Rural no Brasil.** Brasília: FNDE

BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Política pública de transporte escolar:** caderno de estudos. 1. ed. Brasília: MEC/FNDE, 2022. 163 p. (Série Formação pela Escola).

BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **Programas: PNATE – Consultas de Valores e Dados Estatísticos. Avaliação Nacional do PNATE – UFG Volume III Brasília: MEC/FNDE, 2026.** Disponível em: https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/pnate/consultas_e_dados_estatisticos. Acesso em: 20 maio 2026.

BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **Programas: PNATE – Consultas de Valores e Dados Estatísticos. Brasília: MEC/FNDE, 2026.** Disponível em: https://www.gov.br/fnde/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/programas/pnate/consultas_e_dados_estatisticos. Acesso em: 20 maio 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.923/DF.** Requerente: Partido dos Trabalhadores e outro. Relator: Min. Ayres Britto. Redator para o acórdão: Min. Luiz Fux. Brasília, 16 de abril de 2015. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 17 dez. 2015.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Licitações e contratos administrativos: teoria e jurisprudência.** 4. ed. Brasília: TCU, Secretaria Geral de Administração, 2021. Disponível em: https://irbcontas.org.br/wp-content/uploads/2022/01/licitacoes_contratos_administrativos_teorias_jurisprudencia_4ed.pdf. Acesso em: 27 mai. 2026.

BRESSER- PEREIRA, L. C. **A administração pública gerencial: estratégia e estrutura para um novo Estado**. Texto para discussão ENAP, Brasília, DF, n. 09, 28 f. 2001. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/bitstream/1/817/1/9texto.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2025.

BRESSER PEREIRA, L. C. A Reforma do Aparelho do Estado e a Constituição de 1988. **Revista dei C/ad: Reforma y Democracia**, n.4. Texto para Discussão ENAP Brasília, 1995.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **A Reforma do estado dos anos 90: lógica e mecanismos de controle**. Brasília: Ministério da Administração Federal e Reforma do Estado, 1997. Cadernos MARE da reforma do estado, v. 1. <https://doi.org/10.1590/S0102-64451998000300004>

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Construindo o Estado Republicano: Democracia e Reforma da Gestão Pública**. Rio de Janeiro: FGV, 2009.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Em Busca do Desenvolvimento Perdido: um projeto novo-desenvolvimentista para o Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2018.

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Estado, estado-nação e formas de intermediação social**. FGV: Texto para Discussão. 409, jan 2016. <https://doi.org/10.1590/0102-155185/100>

BRESSER-PEREIRA, L. C. Reflexões sobre a reforma gerencial brasileira de 1995. **Revista do Serviço Público**. Ano 50, Número 4, dez 1999. <https://doi.org/10.21874/rsp.v50i4.354>

BRESSER-PEREIRA, L. C. Reforma gerencial e legitimação do estado social. **Revista de Administração Pública**. 51(1), p.147-156, fev 2017. <https://doi.org/10.1590/0034-7612166376>

BRESSER-PEREIRA, L. C. **Teorias do Estado e a Teoria Novo Desenvolvimentista**. FGV: DADOS. Mar, 2021. <https://doi.org/10.1590/dados.2022.65.4.273>

BRESSER-PEREIRA, L. C.; PACHECO, R. S. A reforma do Estado brasileiro e o desenvolvimento. **Revista Eletrônica sobre a reforma do Estado**, v. 3, p. 1-17, 2005. <https://doi.org/10.21874/rsp.v45i3.828>

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Globalização e competição**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

BROWN, W. **Nas ruínas do neoliberalismo: a ascensão da política antidemocrática no ocidente**. Trad. de Mario A. Marino, Eduardo Altheman C. Santos. 3. ed. São Paulo: Filosófica Politeia, 2019.

BROWN, Wendy. **Undoing the Demos: Neoliberalism's Stealth Revolution**. New York: Zone Books, 2015. <https://doi.org/10.2307/j.ctt17kk9p8>

BUCCI, Maria Paula Dallari. Políticas públicas e direito administrativo. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, ano 34, n. 133 jan./mar. 1997.

CALIXTO, Heloísa Issis Andreola Lorençoni. **Licitação: um olhar acerca dos instrumentos de controle e transparência de recursos públicos**. Semana Acadêmica, Fortaleza, v. 10, ed. 221, p. 1-19, 2022. Disponível em: https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_-_heloisa_0.pdf. Acesso em: 6 jun. 2026. <https://doi.org/10.35265/2236-6717-221-12030>

CAMIN, Michele M. **A inexigibilidade de licitação e seus riscos na aquisição de bens e serviços pela administração pública com base na Lei nº 14.133/2021**. Recife: Even3 Publicações, 2025. Preprint. Disponível em: <https://publicacoes.even3.com.br/preprint/a-inexigibilidade-de-licitacao-e-seus-riscos-na-aquisicao-de-bens-e-servicos-pela-administracao-publica-com-base-na-lei-no-141332021-6123597>. Acesso em 04 mai. 2026 <https://doi.org/10.29327/7612359>

CARDOSO, F. H.; Luciano M. (Orgs). O Brasil e as Tendências Econômicas e Políticas Contemporâneas. **Anais seminário**. Brasília, 2-3 de dezembro, 1994. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 1995.

CARDOSO, Fernando Henrique. **A arte da política: a história que vivi**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

CARVALHO, Willer Luciano. Transporte Escolar e Educação do Campo: o que revelam as investigações entre 2009-2019 na BDTD? **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 42, 2021.

COSTA, Cleilce Nazareno. **Política pública de transporte escolar gratuito como garantia de acesso e permanência na educação em Fortaleza**. Fortaleza: UECE, 2025. Trabalho Acadêmico – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2025. Disponível em: <http://siduece.uece.br/siduece/trabalhoAcademicoPublico.jsf?id=118581>. Acesso em: 16 dez. 2025.

COUTINHO, Carlos Nelson. **Contra a corrente: ensaios sobre democracia e socialismo**. São Paulo: Cortez, 2013.

CURY, Carlos Roberto Jamil. **Educação e direito à educação: fundamentos e textos de apoio**. Campinas: Autores Associados, 2002.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Trad. Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Boitempo, 2016.

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito administrativo**. 10. ed. São Paulo: Atlas, 1998. 577 p. _____. **Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquias e outras formas**. São Paulo: Atlas, 1996.

DI PIETRO, M. S. Z. **Parcerias na Administração Pública**: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada e outras formas. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

DOS SANTOS PEREIRA, Andrielle Dias; MARTINS CORDEIRO, Yvens Ely; DE SOUSA NASCIMENTO, Afonso Welliton. Política pública de transporte escolar: reflexões sobre avanços, desafios e perspectivas no âmbito federal. **Jornal de Políticas Educacionais**, S.l, v. 18, n. 1, 2024. DOI: 10.5380/jpe.v18i1.93981. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/jpe/article/view/93981>. Acesso em: 10 out. 2025. <https://doi.org/10.5380/jpe.v18i1.93981>

DUARTE, Clarice Seixas. **Direito à educação**: direito público subjetivo e política pública. São Paulo: Cortez, 2004. <https://doi.org/10.1590/S0102-88392004000200012>

DUARTE, N. L. **Administração pública contratada**: serviços públicos, concessões e contexto brasileiro. EBAP - FGV. Fevereiro de 1997. Rio de Janeiro, 1997. _____.

EBAP- FGV. Rio de Janeiro, novembro, 1996. _____. **Reforma administrativa e gestão: reflexões sobre a questão dos serviços públicos no Brasil**. EBAP- FGV. Rio de Janeiro, abril 1997.

FADUL, É. Redefinição de espaços e papéis na gestão de serviços públicos: fronteiras e funções da regulação social. **RAC: Revista de Administração Contemporânea**, v. 1, n. 1, p. 55–70, 1 abr. 1997. <https://doi.org/10.1590/S1415-65551997000100004>

FEIJÓ, Patrícia Collat Bento. Transporte escolar. A obrigação do Poder Público municipal no desenvolvimento do programa. Aspectos jurídicos relevantes. **Revista de Administração Municipal**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 268, p. 67-75, out./dez. 2008.

FERREIRA, Marco Aurélio Marques; MEDINA, Silvana Aparecida; REIS, Anderson de Oliveira. Pregão Eletrônico e Eficiência nos Gastos Públicos Municipais. **Administração Pública e Gestão Social**, Viçosa, v. 6, n. 2, p. 74-81, abr./jun. 2014. <https://doi.org/10.21118/apgs.v6i2.661>

FLACH, Simone de Fátima. **O pensamento de Antonio Gramsci e as pesquisas sobre políticas educacionais**. Revista de Estudios Teóricos y Epistemológicos en Política Educativa, v. 5, 2020. <https://doi.org/10.5212/retepe.v.5.15219.009>

FONTES, V. **O Brasil e o capital-imperialismo**: teoria e história. 2. ed. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010.

FRIEDMAN, M. **Capitalismo e liberdade**. Tradução Ligia Filgueiras. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2023.

FRIGOTTO, Gaudêncio. **A produtividade da escola improdutiva**: crítica ao neoliberalismo na educação. 7. ed. São Paulo: Cortez, 2010.

FUNDAÇÃO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO (FNDE). **55 anos de FNDE**: Histórias, artes e ofícios na educação brasileira. Brasília: FNDE, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a->

informacao/institucional/biografia/55anosdeFNDEversaovirtual.pdf. Acesso em: 10 out. 2025.

G1 TRIÂNGULO MINEIRO. **Servidores alvos na Operação "Kms de Vantagem" sabiam de irregularidades, aponta MP**. Uberlândia, 20 set. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2018/09/20/servidores-alvos-na-operacao-kms-de-vantagem-sabiam-de-irregularidades-aponta-mp.ghtml>. Acesso em: 26 out. 2025.

GONÇALVES, Emanuele Maria Silva et al. A governança de Temer e o retrocesso das conquistas sociais pós-golpe. **Revista Brasileira de Educação e Cultura**, v. 16, n. 2, 2025.

GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

HARVEY, D. **O neoliberalismo: história e implicações**. 5. ed. São Paulo: Loyola, 2008.

HARVEY, David. **O neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Loyola, 2008.

HAYEK, F. A. **O caminho da servidão**. 5. ed. Tradução e revisão Anna Maria Capovilla, José Ítalo Stelle e Liane de Moraes Ribeiro. Rio de Janeiro: Instituto Liberal, 1990.

HOCHULI, Elisângela Belniaki. **A política pública do transporte escolar e a garantia do direito à educação à luz do regime de colaboração: o exemplo do Paraná**. 2014. 219 f. Dissertação (Mestrado em Educação).

HÖFLING, E. de M. Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos CEDES**, Campinas, SP, ano XXI, n. 55, p. 27-38, nov. 2001. <https://doi.org/10.1590/S0101-32622001000300003>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍLIO TEIXEIRA. Sinopse Estatística da Educação Básica 2025. Brasília: Inep, 2026. Disponível em: <<https://www.gov.br/inep/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/sinopses-estatisticas/educacao-basica>>. Acesso em: 21 mar. 2026.

LIBÂNEO, J. C.; OLIVEIRA, J. F. de; SEABRA, M. **Educação escolar: políticas, estrutura e organização**. 10. ed. rev. e ampl. São Paulo: Cortez, 2012.

LIBÂNEO, José Carlos. **Educação escolar: políticas, estrutura e organização**. São Paulo: Cortez, 2013.

LOCKE, J. **Segundo tratado sobre o governo**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

FILHO JUSTEN, Marçal. **Curso de Direito Administrativo**. 8. ed. rev. ampl. e atual. Editora: Fórum, Belo Horizonte 2012.p.447.

MARIA, V.; PERONI, V. **As relações entre o público e o privado nas políticas educacionais no contexto da terceira via.** [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://www.curriculosemfronteiras.org/vol13iss2articles/peroni.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2025.

MARINHO, A.; CASTRO, R.; AIRES, W. **Aspectos e influências do neoliberalismo e da globalização no Brasil: seletividade de classes.** [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/handle/235/8849> Acesso em 15 jul de 2025.

MARX, K. **O Manifesto Comunista.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

MARX, K.; ENGELS, F. **A Ideologia Alemã.** 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MASTRODI, J.; IFANGER, F. C. de A. **Sobre o conceito de políticas públicas. Revista de Direito Brasileira**, Florianópolis, v. 24, n. 9, p. 3-16, 2019. DOI: 10.26668/IndexLawJournals/2358-1352/2019.v24i9.5702. Disponível em: <https://indexlaw.org/index.php/rdb/article/view/5702>. Acesso em: 23 fev. 2025. <https://doi.org/10.26668/IndexLawJournals/2358-1352/2019.v24i9.5702>

MATTOS, C. Reinventando O governo. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 29, n. 2, p. 193 a 200, 1995. Disponível em: <https://periodicos.fgv.br/rap/article/view/8245>. Acesso em: 20 abr. 2025.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro.** 41. ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

MENEZES, H. C. M. O espetáculo da accountability em educação: a “in” visibilidade sob a insígnia da transparência. In: SCHNEIDER, Marilda Pasqual; ROSTIROLA, Camila Regina; VÁZQUEZ, Jaime Moreles (org.). **Dispositivos de accountability em perspectiva: limites e alternativas à política de avaliação educacional.** 1. ed. Curitiba: Appris, 2021.p. 35-60

MENICUCCI, T.; GONTIJO, J. G. L. **Gestão e políticas públicas no cenário contemporâneo: tendências nacionais e internacionais.** Rio de Janeiro: Fiocruz, 2016.Aleixo, 2019.

MÉSZÁROS, I. **A educação para além do capital.** Tradução de Isa Tavares. São Paulo: Boitempo, 2005.

MINAS GERAIS. **Lei nº 21.777, de 29 de setembro de 2015.** Institui o Programa Nacional do Transporte Escolar de Minas Gerais – PTE/MG – e dá outras providências. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa de Minas Gerais, 2015. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/texto/LEI/21777/2015/>Acesso em: 22 de março 2026.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação. **Manual do Programa Estadual de Transporte Escolar de Minas Gerais – PTE/MG.** Belo Horizonte: SEE-MG, 2016. Disponível em: <https://www.educacao.mg.gov.br/a-secretaria/programa-estadual-de-transporte-escolar/>. Acesso em: 24 mai 2026.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação. **Programa Estadual de Transporte Escolar (PTE)**. Belo Horizonte: SEE-MG, 2026. Disponível em: <https://www.educacao.mg.gov.br/a-secretaria/programa-estadual-de-transporte-escolar/>. Acesso em: 23 mai 2026.

MINAS GERAIS. Ministério Público do Estado de Minas Gerais. **06ª Promotoria de Justiça da Comarca de Uberlândia. Recomendação nº 01/2018: recomendações e fundamentos para a adoção do credenciamento no transporte escolar. Uberlândia: MPMG, 2018**. In: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

MORAES, M. R. C. Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 37, p. 287–289, 1 dez. 2012. <https://doi.org/10.1590/S0303-76572012000200010>

MORAIS, Erivania Melo de; SANTOS, Camila Rodrigues dos; PAIVA, Irene Alves de. Políticas públicas de educação no contexto neoliberal: um breve balanço. **Revista Inter-Legere**, v. 31, p. 1–25, 2021.

NEVES, Lana Karla Duques. **O impacto dos recursos aplicados no transporte escolar em relação à gestão político-financeira da educação básica: um estudo do financiamento da educação em municípios de Goiás**. 2019. Dissertação (Mestrado em Educação) – Escola de Formação de Professores e Humanidades, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2019. Disponível em: <https://tede2.pucgoias.edu.br/bitstream/tede/4276/2/Lana%20Karla%20Duques%20Nev es.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2025.

OLIVEIRA, M. M. Terceiro setor, voluntariado e educação: os caminhos giddensianos para a privatização do público. In: TORRES, Artemis.; SEMERARO, G.; PASSOS, L. A. (Org.). **Educação: fronteira política**. Cuiabá: Editora EdUFTM, 2006

ORSO, P. J. Neoliberalismo equívocos e consequências. In: LOMBARDI, J. C.; SANFELICE, J. L. (Org.). **Liberalismo e educação em debate**. Campinas, SP: Autores Associados, 2007.

PASQUARELLI, Bruno Vicente Lippe; CHIRINÉA, Andréia Melanda. **Teoria democrática e políticas de educação: a importância da deliberação para a accountability**. Revista Eletrônica de Educação, São Carlos, v. 11, n. 3, p. 846-861, set./dez. 2017. Disponível em: <https://reveduc.ufscar.br/index.php/reveduc/article/view/1702/643>. Acesso em: 6 jun. 2026. <https://doi.org/10.14244/198271991702>

PEREIRA, L. D. S. **A terceirização irrestrita e suas implicações na educação básica Pública Brasileira** [recurso eletrônico]. 2023.

PERNAMBUCO. Tribunal de Contas do Estado. **Manual do transporte escolar: guia completo de boas práticas produzido pelo TCE-PE**. Recife: TCE-PE, 2022. 340 p.

Disponível em: https://www.tcepe.tc.br/internet/docs/tce/MTE-PE__MAR22.pdf. Acesso em: 24 maio 2026.

PERONI, V. M. V. **A redefinição do papel do Estado e a política educacional no Brasil dos anos 90**. São Paulo: s.n.,1999.

PERONI, Vera Maria Vidal. **Privatização da educação básica no Brasil: avanços e contradições**. Educação & Sociedade, Campinas, 2016.

PIETRO, M. S. Z. D. **Direito Administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 2025. E-book. 1048 p. ISBN 9788530995935. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788530995935/>. Acesso em: 25 jul. 2025.

PIOTTE, J.M. **O pensamento político de Gramsci**. 3.ed. Editora: Afrontamento, S/d. SARUP. Madan. Marxismo e educação: abordagem fenomenológica e marxista da educação. Traduzido por Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Guanabara, 1986.

PORTO ADRI, R. **O planejamento da atividade econômica como dever do Estado**. São Paulo, 2007. Programa de Estudos Pós-Graduados em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/teste/arqs/cp039529.pdf> . Acesso em: 25 jul. 2025.

PREFEITURA DE UBERLÂNDIA. **Avanço do nível de alfabetização das escolas da Prefeitura de Uberlândia está entre os três maiores do país**. Uberlândia, 2 set. 2025. Disponível em: [Portal da Prefeitura de Uberlândia](#). Acesso em: 18 maio 2026.

QUARTIM, R.; MORAES, D. **A evolução histórica do Estado Liberal ao Estado Democrático de Direito e sua relação com o constitucionalismo dirigente**. Disponível em: https://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/51/204/ril_v51_n204_p269.pdf. Acesso em: 06 jan. 2024.

QUEIROZ LEITE, L. Administração pública no Brasil: as reformas administrativas do DASP e do Decreto-Lei nº200 em perspectiva comparada. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**, [S. l.], v. 13, n. 27, p. 221–248, 2022. Disponível em: <https://periodicos.furg.br:444/rbhcs/article/view/13073>. Acesso em: 24 jul. 2025. <https://doi.org/10.14295/rbhcs.v13i27.13073>

RICHTER, Leonice Matilde; VIEIRA SILVA, Maria. O IDEB e seus efeitos na organização do trabalho escolar. **Revista Brasileira de Política e Administração da Educação - Periódico científico editado pela ANPAE**, [S. l.], v. 37, n. 1, p. 327–350, 2021. DOI: 10.21573/vol37n12021.105962. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/rbpae/article/view/105962>. Acesso em: 19 out. 2025.

RICHTER, Leonice Matilde. Trabalho docente, políticas de avaliação em larga escala e accountability no Brasil e em Portugal. 2015. 450 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015. DOI <https://doi.org/10.14393/ufu.te.2015.64>.

RODRIGUES, Heloísa; JURGENFELD, Suelen. Neoliberalismo e reestruturação do Estado brasileiro: análise das políticas econômicas de 1990 a 2002. In: JUNIOR, Sena; MIGUEL, Luís Felipe; FILGUEIRAS, Luiz. A eleição de 2022 e o seu significado. **Cadernos CRH**, Salvador, v. 36, p. 1–20, 2023.

SADER, Emir; GENTILI, Pablo (org.). **Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. p. 9–23.

SALLUM JR., Brasília. Crise política e impeachment. **Novos Estudos Cebrap**, São Paulo, v. 35, n. 02, p. 182-203, jul. 2016. DOI: 10.25091/S0101-3300201600020010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/qV9hvmBHRmmD7p6cdkxMFPK/>. Acesso em: 18 fev. 2026

SANTOS, A. dos. **Privatização, terceirização e parceria nos serviços públicos: conceitos e tendências**. São Paulo: [s. n.], 2009. Disponível em: <http://polis.org.br>. Acesso em: 24 maio 2026.

SANTOS, Amanda Silva dos. **O financiamento do transporte escolar na Região de Integração do Tocantins - PA: uma análise do PNATE e do PETE/PA de 2019 a 2023**. 2023. 207 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Época de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2023. Disponível em: <http://ppgedufpa.com.br/arquivos/File/DISSERTAAMANDAsilva.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2025.

SOUZA, Marcia Maria Soares de. **Gestão da política pública Educacional dos programas de transporte Escolar no município de Petrolina-PE (2019-2021)**. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2023. Disponível em: <https://saberaberto.uneb.br/handle/20.500.11896/4541>. Acesso em: 15 jan. 2025.

SAVIANI, Dermeval. **História das ideias pedagógicas no Brasil**. 3. ed. Campinas: Autores Associados, 2008.

SEVERINO, A. J. **Educação, ideologia e contra-ideologia**. São Paulo: EPU, 1986.

SILVA, Alan Ricardo da. **Metodologia para avaliação e distribuição de recursos para o transporte escolar rural**. 2009. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Centro de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico, Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/3922/1/2009_AlanRicardodaSilva.pdf. Acesso em: 16 jan. 2025.

SILVA, Rosilene de Lima Machado. **A gestão do financiamento e a promoção da qualidade do ensino fundamental da rede de educação de um município do Sul de Minas Gerais**. 2023. 196 f. Tese (Doutorado em Educação, Conhecimento e Sociedade) – Universidade do Vale do Sapucaí, Pouso Alegre, MG, 2023. Disponível em: Plataforma Sucupira/CAPES. Acesso em: 16 jan. 2025.

SNYDERS, G. **Escola, classe e luta de classes**. São Paulo: Centauro, 2005.

SOBRAL, A.; GONÇALVES, M. O neoliberalismo história e implicações Tradução. [s.l.: s.n.]. disponível em: <<https://www.uc.pt/feuc/citcoimbra/harvey2008>>.

SOBRINHO, Sabrina Roberta. **O pacto pela alfabetização e seus efeitos no trabalho docente da rede municipal de educação de Uberlândia/MG: processo de privatização e precarização da educação**. 2024. 181 f. Dissertação (Mestrado em Pedagogia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2024. DOI <http://doi.org/10.14393/ufu.S677p.Setor de Educação, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014>.

TEODORO, A. **Educação, globalização e neoliberalismo**. Os novos modos de regulação transnacional das políticas de educação. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas, 2010.

TOZONI-REIS, M. F. de C. O Método Materialista Histórico e Dialético para a pesquisa em educação. **Rev. Simbiologias**, v. 12, n. 17, 2020. DOI: <https://doi.org/10.32905/19833253.2020.12.17p67>. Disponível em: https://www.ibb.unesp.br/Home/ensino/departamentos/educacao/o_metodo_materialista_historico_e_dialetico.pdf. Acesso em: 06 jan. 2024.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Pesquisa Temática: Transporte Escolar**. 2. ed. Belo Horizonte: Escola de Contas e Capacitação Professor Pedro

TRISTÃO, Ellen. A opção neoliberal do primeiro mandato do governo Lula. **SER Social**, Brasília, v. 13, n. 28, p. 104–128, 2011. https://doi.org/10.26512/ser_social.v13i28.12684

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais**: a pesquisa qualitativa em Educação. São Paulo: Atlas, 1987.

VOLPATO, E. C. F.; PIVOTO, P. da J. Dilemas da terceirização de atividade fim no setor público a partir dos princípios constitucionais. **Revista Direito em Debate**, [S. l.], v. 32, n. 59, p. e7817, 2023. DOI: 10.21527/2176-6622.2023.59.7817. Disponível em: <https://www.revistas.unijui.edu.br/index.php/revistadireitoemdebate/article/view/7817>. Acesso em: 24 jul. 2025.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Contratos administrativos decorrentes da Concorrência Pública nº 949/2015. Uberlândia: SME, 2015a**. Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 7 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. Secretaria Municipal de Educação. **Edital de Concorrência Pública nº 949/2015: contratação de empresa especializada para prestação de serviços de transporte automotivo escolar rural**. Uberlândia: SME, 2015b. Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 7 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Pregão Eletrônico nº 504/2017: contratação de transporte escolar mediante pregão eletrônico**. Uberlândia: Diretoria

de Compras, 2017a. Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 7 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processo administrativo de recursos, habilitação e classificação do Pregão nº 504/2017. Uberlândia: SME, 2017b.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 7 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **1º e 2º Termos Aditivos ao Contrato nº 010/2018 – Manos Transportes. Uberlândia: SME, 2018a.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Contrato Administrativo – Empresa Manos Transportes: prestação dos serviços de transporte escolar. Uberlândia: SME, 2018b.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Contrato Administrativo – WR Tecnologia: implantação de sistema de rastreamento e monitoramento por GPS. Uberlândia: SME, 2018c.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Credenciamento nº 509/2018: credenciamento individual de pessoas físicas para prestação de serviços de transporte escolar e administrativo. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2018d.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Pregão Eletrônico nº 601/2018 (Volume 1): contratação do transporte escolar por pregão eletrônico. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2018e.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Procedimento de execução e seleção individual decorrente do Credenciamento nº 509/2018. Uberlândia: SME, 2019.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Contrato Administrativo Individual nº 95/2020: contratado Milton dos Reis Pereira da Silva. Uberlândia: SME, 2020.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **1º Termo Aditivo ao Contrato Administrativo Individual nº 95/2020. Uberlândia: SME, 2021a.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Pregão Eletrônico nº 786/2021: tentativa de contratação do transporte escolar. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2021b.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processo administrativo de recursos e julgamento do Pregão Eletrônico nº 786/2021. Uberlândia: SME, 2021c.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Ata de realização da sessão pública e julgamento de propostas do Pregão nº 420/2022. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2022a.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Ato administrativo de suspensão temporária dos procedimentos do Pregão nº 420/2022. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2022b.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Pregão Eletrônico nº 420/2022: contratação empresarial do transporte escolar. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2022c.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Justificativa administrativa de necessidade e economicidade da contratação por terceirização. Uberlândia: SME, 2022d.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Pedido de esclarecimentos técnico-operacionais formulado pela empresa Manos Transportes. Uberlândia: SME, 2022e.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Resultado administrativo de certame fracassado referente ao Pregão nº 420/2022. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2022f.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Termo de Referência técnico: rotas e especificações operacionais do Pregão nº 420/2022. Uberlândia: SME, 2022g.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Termos aditivos de prorrogação dos contratos individuais vinculados ao Credenciamento nº 509/2018. Uberlândia: SME, 2022h.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 jan. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Anexos de judicialização: cópia de peças do Mandado de Segurança nº 5068303-69.2023.8.13.0702 encartadas nos autos do credenciamento público. Uberlândia: SME, 2023a.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Ato administrativo de autorização para contratação emergencial direta do transporte escolar. Uberlândia: SME, 2023b.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Credenciamento SME nº 630/2023: credenciamento de prestadores para execução de serviços de transporte escolar. Uberlândia: SME, 2023c.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Credenciamento SME nº 631/2023: credenciamento de prestadores para atendimento das rotas do transporte escolar rural. Uberlândia: SME, 2023d.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Credenciamento SME nº 632/2023: credenciamento de pessoas físicas para prestação do transporte escolar. Uberlândia: SME, 2023e.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Edital de Pregão Eletrônico nº 212/2023: contratação empresarial estruturada em lotes. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2023f.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Errata nº 001 do Edital do Pregão Eletrônico nº 212/2023: adequação da modelagem financeira. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2023g.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Ofício SME nº 5844/2023: solicitação fundamentada de abertura de novos procedimentos de credenciamento público. Uberlândia: SME, 2023h.** Disponível em: Processos Administrativos da SME. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Portaria SME nº 599/2023 e atos de julgamento da Comissão Especial de Credenciamento. Uberlândia: SME, 2023i.** Diário Oficial do Município de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processo de Dispensa de Licitação nº 398/2023: contratação emergencial face aos impasses operacionais do credenciamento. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2023j.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processo administrativo de impugnações, recursos e julgamentos do Pregão nº 212/2023. Uberlândia: SME, 2023k.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Termo de Referência técnico do Edital de Credenciamento nº 632/2023. Uberlândia: SME, 2023l.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 15 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Anexos de judicialização: traslado de recurso de Agravo de Instrumento nº 1.0000.24.000394-7/001 inserido nas justificativas de contratação direta. Uberlândia: SME, 2024a.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Contratos Administrativos Emergenciais nº 133/2024, nº 196/2024, nº 200/2024 e respectivos termos aditivos de vigência. Uberlândia: SME, 2024b.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Ofício nº 0643/2024/PGM: determinação da Procuradoria Geral do Município para cumprimento de ordem judicial suspensiva. Uberlândia: PGM, 2024c.** Disponível em: Processos Administrativos da SME. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processo de Dispensa de Licitação nº 34/2024: contratação emergencial para manutenção de rotas. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2024d.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processo de Dispensa de Licitação nº 43/2024: contratação emergencial complementar do transporte escolar. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2024e.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processo de Dispensa de Licitação nº 66/2025: contratação emergencial de monitoramento satelital da frota – Contratada WR Tecnologia. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2025a.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Processos integrados de Inexigibilidade de Licitação nº 16, 35, 49 e 91/2025 para contratação de rotas específicas. Uberlândia: Diretoria de Compras, 2025b.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Município de Uberlândia. **Termo de Referência – CR 01/2025: condições operacionais, financeiras e fiscalizatórias dos credenciados. Uberlândia: SME, 2025c.** Disponível em: Portal da Transparência de Uberlândia. Acesso em: 18 mar. 2026.

UBERLÂNDIA. Prefeitura Municipal. **Dados Geoeconômicos.** Uberlândia, MG: Secretaria Municipal, 2025. Disponível em: <https://docs.uberlandia.mg.gov.br/wp-content/uploads/2025/07/Dados-Geoeconomicos-Atualizado.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2026.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG). Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar (CECATE). **Caracterização e avaliação do transporte escolar do Brasil.** Goiânia: UFG, 2018. 128 p. Disponível em: FNDE – Avaliação do Transporte Escolar no Brasil – Volume I. Acesso em: 5 fev. 2026.