

# **O TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO ESTADO DE SÃO PAULO: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES.**

Jaqueline Daniela Basso<sup>1</sup>

UFSCar

jdbassoufscar@hotmail.com

Luiz Bezerra Neto<sup>2</sup>

UFSCar/FAPESP

lbezerra@ufscar.br

## **Resumo**

Neste trabalho discutiremos uma questão que está diretamente ligada ao acesso dos alunos do campo à escola, o transporte escolar rural, que deveria servir como alternativa quando não houvesse escolas próximas às moradias dos alunos, mas que se tornou rotina na vida dos educandos que vivem no campo. Para tanto exporemos e analisaremos alguns dados como o número de matrículas no Estado de São Paulo, de alunos transportados e dos níveis escolares que eles frequentam, bem como as condições em que o transporte acontece.

**Palavras- chave:** transporte escolar rural, escolas no campo, Estado de São Paulo

## **Abstract**

In this paper we intend to discuss an issue that is directly linked to the access of students to the countryside school, rural school transportation, which should serve as an alternative when there were no schools near the homes of the students, but that has become routine in the lives of students living in the countryside. For both expose and

---

<sup>1</sup> Mestre em Educação pelo Departamento de Pós- Graduação da Universidade Federal de São Carlos e pesquisadora no Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Educação do Campo- GEPEC/UFSCar/HISTEDBR.

<sup>2</sup> Doutor em Educação pela Faculdade de Educação da Universidade Estadual de Campinas, professor adjunto do Departamento de Educação da Universidade Federal de São Carlos e coordenador do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Educação do Campo - GEPEC/UFSCar/HISTEDBR.

analyze data such as enrollment in the State of São Paulo, the students carried and they attend school levels, as well as the conditions under which the transportation occurs.

**Keywords:** school transport rural, schools in the countryside, State of Sao Paulo

## **O TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO ESTADO DE SÃO PAULO: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES.**

Neste trabalho discutiremos uma questão que está diretamente ligada ao acesso dos alunos do campo à escola, o transporte escolar rural, que deveria servir como alternativa nos raros casos em que não houvesse escolas próximas às moradias dos alunos, mas que por diversos fatores, sobretudo o econômico, se tornou rotina na vida dos educandos que vivem no campo. Estes escritos são parte da pesquisa de mestrado que resultou na dissertação intitulada “As escolas no campo e as turmas multisseriadas no Estado de São Paulo: um estudo sobre as condições da educação escolar” apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de São Carlos que buscou dimensionar a educação escolar no campo paulista, sem perder de vista questões relevantes como a multisseriação, a formação docente, condições infraestruturais das escolas no campo, e o transporte escolar rural que trataremos aqui.

O processo de nucleação de escolas estimulado pelo governo federal encontrou forte eco nos governos estaduais e municipais e, visavam extinguir pequenas escolas e agrupar alunos em uma escola maior no próprio meio rural. Onde isto não foi possível, procurou-se, viabilizar seu transporte para as periferias dos centros urbanos, proporcionando o fechamento massivo de escolas no campo. Em todo o país e, principalmente no Estado de São Paulo desde o final do século XIX se fizeram aumentar a distância entre os alunos que residem no campo e a escola e, conseqüentemente, o número de alunos que usam o transporte escolar público. Desta maneira pretendemos demonstrar qual é o número de alunos que são diariamente transportados tanto no próprio campo quanto para as cidades, e compreender em que condições se dá este deslocamento.

No Estado de São Paulo, cerca de 4% da população reside no campo, o que representa aproximadamente 1.700.000 pessoas, de acordo com o Censo Demográfico 2010, e uma parcela desta população precisa se escolarizar. Para termos a dimensão da demanda escolar no campo, na tabela abaixo temos o número de matrículas nas escolas do Estado de São Paulo, que nos permite, além de dimensionar o número de alunos do campo, compará-lo à demanda urbana.

**Tabela 1. Localização residencial X localização da escola- matrículas- Estado de São Paulo 2009- 2010**

Ano	Total de matrículas no Estado de SP	Situação				Total de matrículas no campo
		Reside e estuda na cidade	Reside na cidade e estuda no campo	Reside e Estuda no Campo	Reside no campo e estuda na cidade	
2009	10 812 005	10300425	73 059	102 346	336 175	175 405
2010	10 729 290	10194408	68 556	104 559	361 767	173 115

Fonte: Microdados do Censo Escolar 2009 e 2010

Os dados acima nos mostram um número muito superior de matrículas nas escolas urbanas em relação às rurais e um grande contingente de alunos que residem no campo e estudam nas urbes, além de uma situação com a qual não esperávamos nos deparar no início da pesquisa, alunos com residência urbana matriculados em escolas rurais, o que certamente se deve à classificação populacional empreendida no Brasil e à expansão das áreas urbanas que acabam alcançando as áreas rurais, assunto que merece ser estudado, porém será debatido em outra oportunidade.

O número de alunos do meio rural, matriculados nas escolas urbanas nos revela duas grandes questões, a primeira delas é carência de escolas no campo, uma vez que os alunos vão para as cidades por não terem onde se escolarizar no meio em que vivem e a segunda, a qual nos dedicaremos neste texto, é o transporte escolar rural, que na maioria das vezes viabiliza o deslocamento destes alunos, seja para as cidades ou escolas em comunidades rurais mais distantes, assim como nos mostra a tabela 2:

**Tabela 2. Transporte - Matrículas de residentes no campo - Estado de São Paulo-2009-2010**

<b>Ano</b>	<b>Usa transporte público para estudar na cidade</b>	<b>Usa transporte público para estudar no campo</b>
2009	191 788	61 705
2010	198 699	66 683

Fonte: Microdados do Censo Escolar 2009 e 2010

Vemos que, diariamente, no ano de 2010, aproximadamente 199.000 alunos faziam uso de transporte público para frequentarem escolas nas cidades e outros quase 67.000 utilizavam para chegar às escolas no próprio campo e que estão muito distantes de suas moradias. Ou seja, quando falamos em transporte escolar rural no Estado de São Paulo estamos falando em um universo de aproximadamente 266.000 alunos, que poderiam estar tendo acesso à educação escolar próximo às suas moradias, como lhes garante o Estatuto da Criança e do Adolescente, o que lhes pouparia do deslocamento.

Outro dado a ser observado é que o número de alunos que utilizam transporte para acessar a escola aumentou de 2009 para 2010, o que de certa forma, evidencia o fechamento de escolas no campo, forçando o transporte dos alunos para a cidade e aumentando o deslocamento entre eles no campo.

Comparando os indicadores apresentados percebemos que o número de alunos residentes no campo transportados é maior do que o de alunos atendidos no próprio campo, evidenciando a política de privilégio do atendimento de alunos nas cidades que tem predominado no país e no Estado de São Paulo. Porém, a necessidade de discutirmos o transporte escolar rural está para além de questões numéricas e orçamentárias, ela está fundamentalmente ligada ao acesso e permanência dos alunos no campo nas escolas e à questões humanas nem sempre consideradas.

O transporte em massa de alunos do campo para as cidades parece ser um processo de difícil reversão, visto que, o número de alunos transportados é crescente, como pudemos observar na tabela 2. Tudo isto nos leva a refletir sobre a questão dos custos da educação no campo e do gasto com transporte. Os governos se apoiam na economia orçamentária para justificar o fechamento das escolas no campo, porém,

desconsideram questões humanas como o risco que os alunos correm ao serem transportados e o desgaste físico a que são submetidos nos longos trajetos em estradas de chão, quase sempre mal conservadas.

De acordo com Vasconcellos (1991, p. 84) a questão do transporte escolar está diretamente relacionada ao acesso das crianças do campo à escola, visto que a distância entre as moradias e a escola, foi aumentada pelo processo de nucleação. Na década de 1990, a maioria das crianças chegava às escolas do campo de primeira à quarta série, a pé, tendo que percorrer longas distâncias, o que já excluía parte dos alunos do sistema escolar, seja pelo cansaço, ou pelas dificuldades encontradas nas caminhadas cotidianas.

Naquele período, quando as crianças terminavam a quarta série, tinham que se deslocar para as cidades, visto que os anos finais do Ensino Fundamental quase não existiam no campo. Devido a falta de escolas no campo bem à falta de transporte público, assim como a dificuldade dos pais custearem um transporte privado, parte das crianças parava de estudar, e outra parte delas o fazia pela necessidade de ingresso no mercado de trabalho ou então em atividades laborais informais (VASCONCELLOS, 1991, p. 94).

Observemos como estava esta situação nos anos de 2009 e 2010, na tabela 3:

**Tabela 3. Matrículas<sup>3</sup> - alunos residentes no campo que usam transporte escolar por etapa e modalidade de ensino 2009-2010**

<b>Ano</b>	<b>Educação Infantil</b>	<b>Ensino Fundamental</b>	<b>Ensino Médio</b>	<b>Educação Profissional</b>	<b>Educação de Jovens e Adultos</b>	<b>Total</b>
2009	14 430	179 587	49 194	196	9 408	252 815
2010	17 104	187 664	53 429	33	6 465	264 695

Fonte: Microdados do Censo Escolar 2009- 2010

Como é possível perceber, o Ensino Fundamental é o nível que mais se utiliza do transporte para os alunos, até por que este nível de ensino é obrigatório, o que força os municípios e o Estado a arcarem com estes custos. A seguir vem o Ensino Médio, pouco

<sup>3</sup> Os números das matrículas são aproximados, uma vez que, houve uma perda de 1% nos dados do ano de 2009 e 1,6% de 2010.

ofertado no campo, bem como a Educação Infantil, que começa a configurar mais nas escolas no meio rural, mas ainda não supre a necessidade das mães trabalhadoras do campo, Ensino Profissional e a Educação de Jovens e Adultos - EJA, medida compensatória que visa escolarizar aqueles que não tiveram, por algum motivo, acesso à escola em idade apropriada, continuam a ser os mais renegados para a classe trabalhadora do campo.

Este número significativo de alunos que diariamente usam o transporte escolar para frequentar a escola de Educação Infantil é alarmante, visto que esta etapa de ensino é destinada a alunos entre três e seis anos de idade, assim nos perguntamos, como acontece o transporte destes pequenos? São acompanhados por seus pais ou um pai, que deve deixar sua lida para cumprir esta tarefa? Ou então, vão apenas na companhia do motorista, contando com sua própria sorte para se proteger do frio e dos riscos da viagem?

Estes pontos, segurança e desgaste físico também merecem ser considerados pelos governantes, sejam eles estaduais ou municipais, no momento em que decidem fechar escolas no campo e lotar os ônibus de alunos, de qualquer nível de ensino. Exemplifiquemos a situação, se as aulas do período da manhã começarem às sete horas, um aluno que leva duas horas e meia para chegar à escola, contando o deslocamento até o ponto de embarque e a viagem, terá que acordar as quatro horas da manhã para ir à escola, será que é possível afirmar que este aluno que levantou-se tão cedo terá o mesmo rendimento de um aluno que acordou duas horas depois?

Esta realidade, transporte escolar rural massivo, que hoje é regra para o acesso da maioria dos alunos do campo à escola, iniciou como uma medida emergencial, como nos mostra Eduardo Alcântara Vasconcellos, ao se referir ao início dos anos 1990:

O programa de transporte de escolares tem um caráter mais emergencial, derivado do fato de que, por meio do transporte, se procura levar as crianças até as escolas disponíveis, normalmente localizadas na zona urbana. Este direcionamento reforça o ensino urbano em detrimento do rural, tendo portanto implicações culturais, sociais e políticas importantes, que precisam ser avaliadas. Este modelo é o que tem sido seguido, por exemplo, na maioria das cidades do Estado de São Paulo (VASCONCELLOS, 1991, p. 95).

Até 1988, a legislação brasileira não previa o transporte escolar como direito da criança, porém, com a promulgação da nova Constituição Federal naquele ano, ele

aparece ao lado de outros auxílios aos alunos como a merenda e a assistência médico-odontológica, visando garantir o acesso do maior número de indivíduos ao Ensino Fundamental, obrigatório no país. Antes mesmo desta disposição legal, alguns Estados brasileiros já realizavam o transporte escolar no campo e dentre os casos mais expressivos, quantitativamente falando, está o Estado de São Paulo. O transporte escolar foi regulamentado no Estado de São Paulo em 1976, e na década 1990, atendia 480 dos, até então, 570 municípios paulistas, transportando cerca de 180.000 crianças diariamente com recursos advindos das esferas municipais e estadual (VASCONCELLOS, 1991, p. 96).

Assim, a política de transporte dos alunos do campo que deveria ser algo emergencial, vem se fortalecendo ano a ano, reforçando a ideia de uma educação mínima, voltada para o Ensino Fundamental, visto que é a prioridade da educação brasileira, e de baixo custo. Atualmente, os investimentos no transporte escolar de alunos do campo vêm de dois programas executados pelo Ministério da Educação e Cultura-MEC, são eles: o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - Pnate, ambos voltados para o atendimento dos alunos do campo. O Caminho da Escola foi criado em 2007 e concede, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, crédito especial para que os Estados e municípios adquiram ônibus, miniônibus, micro-ônibus zero quilômetro e embarcações novas, muito utilizadas no transporte de alunos da região Norte. O Pnate é anterior, instituído em 2004, objetivava inicialmente, garantir o acesso e permanência dos alunos residentes em áreas rurais nos estabelecimentos de Ensino Fundamental públicos por meio de transporte escolar, oferecendo aos Estados, municípios e Distrito Federal, assistência financeira em caráter complementar.

Em 2009, uma medida provisória ampliou o programa para a Educação Básica, passando a favorecer também os estudantes da Educação Infantil e Ensino Médio que residem no campo. Assim, o programa transfere automaticamente recursos para o custeio de reformas, seguros, impostos e taxas, pneus, combustível e tantos outros quantos forem necessários para a manutenção de veículos e embarcações utilizados no transporte dos alunos da Educação Básica pública, advindos do campo. O valor repassado per capita por ano varia entre R\$ 120,73 e R\$ 172, 24 de acordo com a área rural do município, a população residente no campo e a localização do município na linha de pobreza.

Embora o custo per capita por ano com transporte escolar seja baixo, representa um grande volume de investimentos no decorrer do ano, como nos mostra a tabela 4:

**Tabela 4. Orçamento do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - Pnate- Brasil**

<b>Ano</b>	<b>Investimento-em milhões</b>	<b>Alunos atendidos</b>
2009	R\$ 418,50	4.648.107
2010	R\$ 596,40	4.900.000

Fonte: fundação nacional de desenvolvimento da educação

Ou seja, o volume final de investimentos no transporte de alunos do campo para as cidades no Brasil é representativo. O que não nos surpreende, visto que, a educação brasileira visa se alinhar às exigências do Banco Mundial, que com sua orientação neoliberal não vê o acesso das pessoas aos conhecimentos como prioridade, assim, a educação aparece como uma medida compensatória (FONSECA, 2007, p. 232).

No campo isto é nítido, para compensar a carência de escolas, o poder público oferece o transporte escolar, que lhe custa bem menos do que uma escola com seus funcionários. E este transporte, que submete os alunos à longas e cansativas viagens, acaba aparecendo como um redentor, visto que, torna-se, na maioria dos casos, a única possibilidade daqueles que vivem no campo terem acesso à escola, direito que lhes é garantido constitucionalmente.

Tedesco, Gasparini e Menezes, realizaram um estudo em 2008 em que analisaram o transporte rural escolar, em uma amostra de dezesseis municípios de doze Estados brasileiros, dentre eles São Paulo, que possuíam um número elevado de alunos que residiam no campo e usavam o transporte escolar. Com base em 105 rotas, o estudo mostrou que em média, os ônibus escolares percorriam, desde a saída da garagem à chegada na escola 27,07 Km. Um município do interior do Estado de São Paulo apresentou a maior média, 47,8 Km. O tempo médio de viagem, da saída do veículo da garagem à chegada na unidade escolar foi de oitenta minutos, contudo, em outros municípios da região Norte, este tempo chegou a 118 minutos (TEDESCO; GASPARINI; MENEZES, 2008, p. 7-8).

O tempo médio de viagem parece ser discrepante se comparado à quilometragem das rotas, porém, ele se deve à precariedade das estradas no campo, que nem sempre são pavimentadas, e as voltas que os ônibus dão e fazem com que os primeiros alunos que embarcam fiquem quase duas em seu interior.

O Relatório da Pesquisa Ônibus Rural Escolar do Brasil, elaborado pelo FNDE-Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação em parceria com o Ceftru-Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes mostrou que, em 2009, os alunos do campo no país, levavam em média noventa minutos para se deslocarem até o ponto de embarque e o tempo médio de viagem era de 241 minutos, em ambos os casos considerando ida e volta. O relatório ainda aponta as questões da superlotação dos ônibus e tempo de uso da frota, que em média era de treze anos, mas, que em alguns casos chegava a vinte e seis (FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO, 2009, p. 33).

O relatório nos mostra que o grande número de pessoas que fazem uso do transporte escolar rural tem que enfrentar longas caminhadas até chegarem aos pontos de embarque, e depois que entram nos veículos, levam em média mais de duas horas para chegarem à escola. Não bastasse a distância e o tempo de permanência, os alunos se deparam com ônibus velhos e lotados, que certamente pioram ainda mais as condições da viagem.

Se compararmos o estudo de Tedesco, Gasparini e Menezes ao Relatório de Pesquisa Ônibus Escolar Rural veremos que, o tempo médio de viagem aumentou de 2008 para 2009, o que evidencia um aumento na distância entre as escolas e as comunidades do campo, que já não era pequena em 2008, uma vez que, os alunos se sujeitavam a viagens de, em média, vinte e sete quilômetros de distância para chegar às escolas.

Ribeiro e Estelles (2009, p. 1) atentam para o fato de que a educação no campo, hoje, representa um desafio tanto para aqueles que a executam quanto para os alunos que vivem neste meio e precisam se deslocar até a escola.

Muitas vezes, o transporte escolar gratuito, oferecido pelo poder público, é a única forma de acesso à escola pelos moradores da área rural. Contudo, existem fatores que limitam e dificultam a prestação do serviço deste transporte, como, por exemplo, vias não pavimentadas, em péssimas condições de circulação, principalmente

em período de chuva onde atoleiros e buracos se intensificam. A falta de qualificação dos condutores e a falta de estrutura de apoio para a manutenção e a conservação dos veículos também são limitadores. Desta forma, é comum veículos muito velhos e precários transportarem alunos em área rural. Algumas características geográficas, a baixa densidade demográfica e o isolamento espacial também contribuem para esta problemática (RIBEIRO; ESTELLES, 2009, p. 1).

Lúcio Lord (2008, p. 131), colabora com nossas discussões ao alertar que, não é somente a escola que está distante da população do campo, como mostra o trecho abaixo:

Caso seja dada relevância às condições sócio-econômicas e ao acesso a serviços das populações rurais, suas demandas específicas tornam-se claramente diferenciáveis daquelas demandas de populações urbanas. Para a população rural brasileira, o poder público está distante tão quanto estão distantes de suas casas os postos de saúde, os hospitais, a delegacia de polícia, a prefeitura e suas secretarias. Sobre os demais serviços a distância é igualmente grande, pois assim são distantes os bancos, os comércios especializados, o terminal rodoviário municipal. Assim, a materialização mais próxima que essa população tem do poder público são as escolas, já que esta instituição ou está presente nas diferentes regiões rurais brasileiras, ou atende diariamente quase todas as suas crianças de seis a quatorze anos.

Portanto, a discussão trazida por Lord extrapola os limites do acesso à educação escolar e nos faz refletir que as demandas sociais da população do campo acabam se diferenciando, a medida que tem que reivindicar e se deslocar para ter acesso a serviços públicos presentes nas cidades, como a saúde e segurança. Neste contexto, a educação que acontece no campo se torna ainda mais relevante visto que, na grande maioria dos casos é o único serviço público que está próximo daqueles que ali vivem.

Desta maneira, concluímos que é impossível falar de transporte escolar de alunos do campo sem tocarmos na questão de seu financiamento e do acesso daqueles que vivem no campo aos bens sociais. Assim, após as sucintas análises e discussões aqui realizadas, temos claro que, o transporte massivo de alunos do campo paulista para escolas nas cidades atende a fins econômicos, determinados pelas agências estrangeiras de financiamento e também a fins políticos como forma de manutenção do poder, visto que a educação que acontece nas cidades é mais valorizada e dá maior visibilidade às políticas e investimentos públicos.

Cotidianamente, quase 300.000 alunos do campo paulista são transportados para escolas nas cidades, não para que tenham melhores condições de aprendizagem, mas,

para que os custos com a educação sejam reduzidos. Este processo que submete os alunos a longas viagens em ônibus precários e estradas de chão batido, acaba sendo a única alternativa para que muitos dos educandos do campo tenham acesso à escola e desconsidera questões humanas como o risco na viagem, cansaço e as consequentes perdas na aprendizagem.

Deste modo, o fechamento de escolas no campo e o distanciamento entre elas e as moradias dos alunos, aliados à uma política compensatória e de baixo investimento de transporte escolar nos dão indícios do quão difícil é para aqueles que vivem no campo terem acesso à educação escolar, sobretudo pela falta de investimento na construção de escolas no campo, pois, via de regra, os governantes pensam muito mais em termos orçamentários do que nas pessoas que são por eles administradas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONSECA, Marília. O financiamento do Banco Mundial à educação brasileira: vinte anos de cooperação internacional. In: TOMMASI, Livia de; WARDE, Mirian Jorge; HADDAD, Sérgio (orgs.). **O banco mundial e as políticas educacionais**. São Paulo: Cortez, 2007. p. 229- 251.

FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO. **Ônibus rural escolar do Brasil**: relatório. Brasília, 2009. 197 p. Disponível em: <[www.fnde.gov.br/index.php/downloads/noticias2009/5.../download](http://www.fnde.gov.br/index.php/downloads/noticias2009/5.../download)> Acesso em: 29 maio 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Sinopse do censo demográfico 2010- São Paulo**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=35&dados=0>>. Acesso em 05 mar. 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. **Microdados do censo escolar**. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/web/guest/basica-levantamentos-acessar>> Acesso em: 17 mar. 2012.

LORD, Lúcio. Financiamento do transporte escolar e a questão das zonas rurais no Brasil. **Revista da Faculdade de Educação/ Universidade do Estado de Mato Grosso: multitemática**. Cáceres, MT, ano 4, n. 9, jan.- jun. 2008. p. 129- 140

Disponível em: <[http://www2.unemat.br/revistafaed/content/vol/vol\\_9/Faed\\_9.pdf](http://www2.unemat.br/revistafaed/content/vol/vol_9/Faed_9.pdf)>  
Acesso em: 10 abr. 2012.

RIBEIRO, Rejane Arruda; ESTELLES, Reinaldo Soares. A pesquisa transporte escolar rural: levantando dados qualitativos como subsídio às políticas públicas. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 23, 2009, Vitória, ES. **Anais.** p. 1-15. Disponível em: <[http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/gestao/3\\_356\\_AC.pdf](http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/gestao/3_356_AC.pdf)>  
Acesso em: 20 abr. 2011.

TEDESCO, Giovana Megume Ishida; Rozangela, GASPARINE; Patrícia Bassalo, MENEZES. **Conhecendo o transporte escolar rural no Brasil.** In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 22, 2008, Fortaleza, CE. 2008. Anais. p. 1-12 Disponível em: <[http://www.anpet.org.br/2012/publicacoes/anaisDeCongressos\\_2008\\_1.html](http://www.anpet.org.br/2012/publicacoes/anaisDeCongressos_2008_1.html)> Acesso em: 20 abr. 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Crianças rurais e acesso à escola: sugestões de política pública. **São Paulo em Perspectiva**, vol. 5 n.1, jan./ mar. 1991. p. 93-98. Disponível em: <[http://www.seade.gov.br/produtos/spp/v05n01/v05n01\\_13.pdf](http://www.seade.gov.br/produtos/spp/v05n01/v05n01_13.pdf)>. Acesso em: 22 de abr. 12.