



### III EREPEG

Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para  
o Ensino de Geografia  
Campina Grande – novembro/2016

#### ***A GEOGRAFIA NA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO DA CIDADE DE CAJAZEIRAS-PB***

Francis Marley de Oliveira Albuquerque  
Graduando em Geografia – CFP/UFCG  
Bolsista Pibid/UFCG  
[Francisfratello@gmail.com](mailto:Francisfratello@gmail.com)

Cicero Gomes de Souza  
Graduando em Geografia – CFP – UFCG  
Bolsista Pibid/UFCG  
[cicerorabelloce@hotmail.com.br](mailto:cicerorabelloce@hotmail.com.br)

Cicera Cecilia Esmeraldo Alves  
Prof<sup>ª</sup>. Adjunta I da Unageo (CFP – UFCG)  
[ceciliaesmeraldo@gmail.com](mailto:ceciliaesmeraldo@gmail.com)

#### **RESUMO**

Este artigo com a temática a geografia na educação para o trânsito foi elaborado a partir de ações do PIBID em uma escola do estado na cidade de Cajazeiras – PB visando estabelecer uma proximidade do meio acadêmico com as instituições públicas de ensino buscando a melhoria da docência e do ensino básico. É um trabalho de cunho qualitativo, visa à observação das ações realizadas em sala de aula com alunos do 8º ano do ensino fundamental de uma escola do Estado envolvendo diversas atividades como conhecer os diversos modais de transportes, segurança no trânsito e palestras. Possibilitando reflexões sobre como a geografia pode atuar junto à escola para uma educação voltada na formação do cidadão e de sua participação efetiva para um trânsito melhor e mais harmonioso. Com essa ação foi promovida a sensibilização da educação no trânsito e da melhoria do espaço urbano local.

Palavras-chave: Educação para o trânsito. Espaço urbano. Violência. Escola.

#### **1. INTRODUÇÃO**

No mundo globalizado atual, com intensa troca de informações e de fluxos entre as pessoas pelo mundo, e com cidades com bairros cada vez mais distantes dos centros comerciais e dos serviços oferecidos, os automóveis e motocicletas são produtos que encurtam estas distâncias e proporcionam uma maior mobilidade e eficiência na realização de trabalhos, produtividade, desenvolvimento econômico e o progresso da sociedade. O rápido e desenfreado crescimento das cidades causou uma série de problemas urbanos, pois com o aumento da população e o aumento de veículos, sem um



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia

Campina Grande – novembro/2016

prévio planejamento, fez com que a população entrasse em conflito, em busca de um maior espaço de locomoção nos centros urbanos, gerando uma verdadeira disputa entre veículos e pessoas.

Nesse contexto, a acessibilidade e a mobilidade funcionam de forma segregada, sendo preciso procurar estratégias para amenizar os problemas do desenvolvimento urbano, e de um trânsito caótico, a educação no trânsito vem a ser uma metodologia de sensibilização. Nessa perspectiva, o presente ensaio irá enfatizar a importância do trânsito seguro, do respeito ao pedestre, de promover a discussão da melhoria do espaço urbano, buscar ideias para a questão da mobilidade urbana, promovendo uma ação educativa de igualdade social em conjunto com os agentes sociais e os estudantes da rede pública de ensino.

Estes problemas de trânsito e mobilidade urbana são percebidos na cidade Cajazeiras-PB, fatores que vem acarretando grandes problemas produzindo o caos urbano, pelo fato do ritmo do aumento das frotas de veículos, provocando congestionamentos e reproduzindo um estresse emocional entre motoristas/pedestres podendo ocasionar acidentes, principalmente nos finais de semana em que aumenta consideravelmente o fluxo de pessoas, ciclistas, motociclistas e automóveis.

O espaço urbano cada vez mais disputado e a violência no trânsito em Cajazeiras e o respeito à vida humana fez com que despertasse uma ação do PIBID voltada ao meio escolar no qual alunos passariam a entender o porquê destas disputas por espaço, e as motivações para acontecer tantos acidentes na cidade de Cajazeiras-PB envolvendo principalmente jovens. Ao final deste estudo incipiente, chegamos à conclusão que grande parte dos acidentes ocasionados e muitas vezes com vítimas feridas ou fatais são referentes a diversas situações, por exemplo: dirigir embriagado, dirigir conversando ao celular, ultrapassar o sinal vermelho, alta velocidade, ultrapassagens perigosas, animais na pista, defeitos mecânicos.

As relações pedagógicas ligadas ao trânsito insinuam além dos descuidados humanos indicam a vida apenas como esteira da velocidade e da produção de uma sociedade organizada para o lucro. Desta forma a ação do PIBID visou uma educação para o trânsito nas aulas de geografia, de forma transversal portando ao aluno



### III EREPEG

#### Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia Campina Grande – novembro/2016

vislumbrar os fatos do seu cotidiano saindo da sala de aula, e indo a campo trabalhar problemas que merecem atenção e busca por soluções.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

As organizações espaciais em sua totalidade ao longo do processo foram ocorrendo diversas transformações principalmente em sua natureza primitiva, o materialismo histórico esta implícita nesta transformação em que o homem passa a ter uma localização através de obras e construções e no fazer da sua própria historia, se especializando e neste sentido uma materialidade social.

Segundo Corrêa (2000, pag. 55) a organização espacial, ou seja, o conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra, é assim um meio de vida no presente (produção), mas também uma condição para o futuro (reprodução). É nesse contexto que observando com uma visão mais aguçada sobre os acontecimentos contemporâneos, e no decorrer do tempo que mudanças ocorrem constantemente fazendo parte do desenvolvimento humano, que cada vez mais com o uso das técnicas se especializa, criando novas ferramentas que venham a melhorar a vida social e humana. Para Santos (2012) é certo que:

O computador e as demais conquistas da técnica são instrumentos essenciais para esse resultado, mas os períodos não são um fruto desse tempo homogêneo das máquinas, mas do tempo vivido das sociedades (mundial, nacional, local) que é dado pelas respectivas divisões do trabalho.

O controle da tecnologia veio a subverter o velho capitalismo, pois o capital global se tornará algo mais complexo, com as sociedades anônimas e conglomerados financeiros dominando o cenário mundial, e a divisão internacional do trabalho no cerne de todo esse circuito capitalista traz consigo o aparecimento de novas relações sociais e divisões de classes.

O setor terciário se expande com a diversificação da divisão social do trabalho, essas características marcantes do capital correspondem ao viés de tendência a urbanização e conseqüentemente a metropolização. E o processo de urbanização no Brasil ganhou força a partir da segunda metade do século XX, o que implica dizer que é um fenômeno bem recente. Os fatores que contribuíram para que ocorresse essa rápida



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia

Campina Grande – novembro/2016

urbanização, com a transferência da população rural para o ambiente urbano, foram à industrialização, modernização das atividades agrícolas, inovação tecnológica, aumento do poder aquisitivo e o excedente da mão de obra no campo, culminando no êxodo rural.

Segundo Santos (1993), o nosso país, ao fim do século XIX, contava com uma população de apenas 10% residindo nas cidades. A história da urbanização brasileira segue a história do colonialismo nacional, pois os primeiros aglomerados urbanos datam do século XVI, no litoral nordestino, em razão do ciclo produtivo do açúcar. Nos séculos seguintes (XVII e XVIII), com o advento do ouro, surgiram novos núcleos urbanos no interior do país e com o café, no século XIX, fez com que o Brasil iniciasse seu processo de industrialização, concentrado inicialmente na região Sudeste.

No final do século XIX e começo do século XX foi um período marcado pelo início das reformas urbanas nas cidades com o incremento das obras de saneamento, arquitetura paisagística das cidades, propagação do mercado imobiliário, mas também começara a surgir o fenômeno de segregação territorial e social no espaço urbano. Toda essa mudança é fruto do modelo econômico em questão, aumento da indústria automobilística e o capital internacional de base. Em 1950, o país passa por uma nova fase industrial, com a massificação dos bens de consumo, como eletrônicos e automóveis, o que resultou numa intensa mudança no modo de vida, cultura, ética e conduta da sociedade. Santos (1993) diz ainda que a sociedade brasileira, num espaço de tempo curto, vivenciou sobre o seu território, uma sucessão de avanços referente a ciência, técnica e informação.

Em síntese, testemunhamos nas cidades atualmente, mudanças relevantes na composição técnica e na difusão do meio técnico-científico do seu território, com investimentos maciços em infraestrutura, mas que infelizmente não atendem todas as camadas sociais e todas as extensões urbanas, culminando numa urbanização inacabada e segregada.

A urbanização é um fenômeno marcante e implica numa configuração territorial cada vez mais complexa e dinâmica. Por isso que há um desenvolvimento cada vez mais intenso do transporte e demais setores e toda essa expansão urbana em consonância, com a dependência do automóvel. Desta forma poderá resultar em



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia

Campina Grande – novembro/2016

dificuldades na mobilidade e acessibilidade para as pessoas que vivem nos grandes centros urbanos, geralmente caóticos, desorganizados, com muitos problemas ambientais, bairros com fraca ou nenhuma infraestrutura, habitações em áreas de risco e a favelização. Por isso se faz necessário planejar (novamente) a cidade, para que elas possam ser sustentáveis para as pessoas e não para os veículos.

O Brasil vivencia uma alarmante situação no que condiz a problemática do trânsito, seja em relação aos intermináveis congestionamentos, seja nos elevados índices de acidentes e imprudência por parte dos condutores de automóveis, pedestres, ciclistas, e principalmente por motoqueiros em que os acidentes têm provocados varias mortes ultrapassando as estatísticas de óbitos de pedestres.

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

Em Cajazeiras não é diferente, as pessoas não respeitam as sinalizações, causando acidentes, a imprudência é um fator complicador muitos condutores de motos andam com excessos de passageiros além de andarem embriagados e causando acidentes muitas vezes fatais, gerando uma violência física e mental entre a população que perdem seus entes, ceifados por pessoas sem habilitação ou o mínimo de conhecimento das normas de transito. A educação no trânsito deve ser considerada como uma perspectiva necessária de política pública no combate a violência. A vida nas cidades é marcada por uma série de desafios e problemas peculiares e nesse aspecto, a violência no trânsito é entendida como um fenômeno social generalizado, afetando principalmente os grupos mais vulneráveis. A violência é um comportamento humano incoerente com seu princípio de racionalidade, cuja intenção maior é causar dor, sofrimento ao outro, um ato contra a integridade física e/ou psicológica, enfim, percorre todo o tecido social e assumem formas distintas, atingindo dos bairros nobres as periferias.

Os acidentes de trânsito constitui uma forma de violência que transcorrem as relações sociais no trânsito e são causados devido a imprudência dos condutores que muitas vezes dirigem alcoolizados e ultrapassam os limites de velocidade, mas também



### III EREPEG

#### Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia Campina Grande – novembro/2016

podem ocorrer de forma intencional, como problemas mecânicos de veículos (geralmente ultrapassados e que continuam circulando) e a má sinalização das vias públicas.

E de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2014), há no Brasil 84.892.511 veículos em circulação, dos quais 56% são automóveis e no período de 2001 a 2011 o número de veículos no Brasil cresceu mais de 100% e calcula-se que o nosso país tenha em média 01 carro para cada 2,94 habitantes (IBGE, 2010). A Paraíba e Cajazeiras acompanharam esse crescimento no período entre 2003 e 2013 como mostra a **tabela 1**.

**TABELA 1 - crescimento da frota motocicleta/veículos**

ESTADO DA PARAIBA										
TOTAL DE MOTOCICLETAS										
ANO										
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
88.236	101.073	115.819	137.378	164.423	203.459	241.458	283.458	341.145	383.584	420.517
TOTAL DE VEÍCULOS										
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
248.097	260.081	275.148	297.303	323.340	350.486	382.279	390.026	463.923	506.071	549.623

  

CAJAZEIRAS										
TOTAL DE MOTOCICLETAS										
ANO										
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3.766	4.168	4.640	9.956	6.085	7.188	8.372	9.957	11.430	12.477	23.587
TOTAL DE VEÍCULOS										
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
5.799	6.004	6.282	1.953	7.009	7.457	8.069	8.476	8.955	9.837	14.494

Fonte: Detran PB, 2016

Esses dados demonstram que o transporte individual (automóveis e motocicletas) tem sido priorizado não só pela população em geral, como pelo governo, em detrimento do transporte público.

O transporte público (coletivo) se tivesse mais incentivo governamental e assessoria necessária, poderia muito bem substituir o transporte individual, reduzindo assim, a extensa frota e os intensos congestionamentos e atritos no trânsito. A grande massa de carros e motos em circulação no país condiciona numa inteira desordem do trânsito e no aumento da porcentagem de vítimas fatais em acidentes de trânsito, além de uma grande quantidade de feridos.



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia Campina Grande – novembro/2016

As notícias de mortes, lesões, brigas e desentendimentos no trânsito se propagam de forma rápida pelas regiões do país, mostrando essa triste realidade do trânsito brasileiro, o que acaba se tornando rotina e trazendo dúvidas e inseguranças para toda a sociedade, Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal em Cajazeiras no ano de 2016 nos meses de Janeiro até junho somente na BR 230 ocorreram 20 acidentes envolvendo 47 pessoas dos quais 12 são vítimas feridas e 08 vítimas fatais e as outras 27 sem vítimas feridas ou fatais, sendo as causas dos acidentes das mais variadas como mostra a **Tabela 2**.

**TABELA 2 - acidentes de trânsito em cajazeiras**

UF	BR	município	causa_acidente	classificacao_acidente	ano	pessoas	mortos	feridos	veiculos
PB	230	CAJAZEIRAS	Falta de atenção	Com Vítimas Feridas	2016	2	0	1	2
PB	230	CAJAZEIRAS	Animais na Pista	Sem Vítimas	2016	1	0	0	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Defeito mecânico em veículo	Com Vítimas Feridas	2016	2	0	1	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Outras	Sem Vítimas	2016	1	0	0	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Defeito na via	Sem Vítimas	2016	1	0	0	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Outras	Sem Vítimas	2016	2	0	0	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Animais na Pista	Sem Vítimas	2016	2	0	0	2
PB	230	CAJAZEIRAS	Ingestão de álcool	Com Vítimas Feridas	2016	3	0	2	2
PB	230	CAJAZEIRAS	Falta de atenção	Sem Vítimas	2016	1	0	0	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Ingestão de álcool	Com Vítimas Feridas	2016	1	0	1	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Animais na Pista	Com Vítimas Feridas	2016	1	0	1	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Dormindo	Sem Vítimas	2016	2	0	0	2
PB	230	CAJAZEIRAS	Desobediência à sinalização	Sem Vítimas	2016	2	0	0	2
PB	230	CAJAZEIRAS	Defeito na via	Com Vítimas Fatais	2016	4	1	0	2
PB	230	CAJAZEIRAS	Outras	Com Vítimas Feridas	2016	1	0	1	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Falta de atenção	Sem Vítimas	2016	2	0	0	2
PB	230	CAJAZEIRAS	Animais na Pista	Com Vítimas Feridas	2016	1	0	1	1
PB	230	CAJAZEIRAS	Desobediência à sinalização	Com Vítimas Fatais	2016	9	7	2	2

**Fonte: PRF 2016**

Como ressaltado, o trânsito envolve vários agentes, que precisam viver em harmonia com todos os agentes formadores, sejam veículos, condutores, vias e sinalização. Para que essa harmonia funcione, pelo menos parcialmente, é imprescindível que haja um Sistema de Trânsito atuante, que faculte direitos e deveres com a finalidade de facilitar a circulação e garante o bem-estar de todos que usam as vias públicas.

Seguindo essa direção, todos os entes da Federação (União, Estados, Municípios e DF), através do Poder Legislativo e Executivo devem possuir Órgãos responsáveis pela regulamentação do trânsito, criação de Leis e normas de organização do sistema de fiscalização, buscando um tráfico eficaz entre veículos e pedestres. Além



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia

Campina Grande – novembro/2016

disto, devem ainda, fomentar práticas de conscientização e campanhas de alertas aos motoristas e pedestres acerca das suas responsabilidades enquanto ser social e os direitos e deveres que devem ser cumpridos para haja uma proteção efetiva de todos que circulam pelas vias urbanas.

No que se refere aos congestionamentos pode-se inferir que, além da poluição gerada, causa um acentuado estresse aos condutores, pedestres, e ciclistas. Condutores que irritam-se facilmente e expressam atitudes pífias dentro do próprio ambiente urbano são vistos com frequência, pois qualquer pessoa que transita diariamente vivencia a perplexidade das atitudes agressivas dos condutores, que seguem uma hierarquia motorizada de quem pode “tomar” mais espaço, que vai de caminhões a motocicletas, causando um círculo vicioso de imprudência.

Os congestionamentos em Cajazeiras, variam durante os horários de pico que são nos horários de ida a escola, trabalho, universidades, entre 07:00 e 08:00 horas da manhã e na volta dos mesmos entre 17:00 e 18:00 horas da noite seguindo quase que uma tendência nacional e também aos sábados em que muitos moradores de cidades vizinhas e de outros Estados procuram a cidade em busca de serviços e produtos que a cidade oferece por exercer uma zona de influência entre essas cidades.

É necessário que o nosso país estruture sua frota de veículos, a fim de amenizar os impactos negativos que esses causam no meio em que circulam. Daí que vem a ideia de mobilidade, cuja premissa principal é facilitar e permitir o livre deslocamento de pessoas no espaço urbano seja enquanto pedestres ou motoristas, ou seja, se locomover de um lugar para outro independentemente da disponibilidade do tipo de transporte, podendo inclusive ser a pé.

A própria população precisa rever seus conceitos no que se refere a acessibilidade, conforto, sustentabilidade e bem-estar e, à medida que vai implantando novas formas e meios de locomoção, como ciclovias por exemplo, como também uma reeducação no trânsito, o transporte público tornaria mais eficiente e reduziria o número de veículos circulando nas grandes cidades, desafogando o trânsito e reduzindo o caos do congestionamento e irritações dos motoristas.

A mobilidade urbana que devem ser traçadas em cidades sustentáveis será um produto de política pública que proporcione o amplo acesso democrático do meio



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia

Campina Grande – novembro/2016

urbano, dando ênfase aos modos coletivos e não motorizados de transportes e eliminando o fenômeno de segregação espacial, contribuindo assim, para a igualdade e inclusão social, além de uma maior sustentabilidade urbana e também ambiental.

#### ***A AÇÃO DO PIBID/UFCG EDUCAÇÃO E SENSIBILIZAÇÃO NO TRANSITO.***

A mobilidade e acessibilidade nos grandes centros, de uma forma geral, devem ser planejadas em consonância com a melhoria do estilo de vida das pessoas, criando espaços acessíveis, agradáveis e sustentáveis a toda a sociedade. Pensar na mobilidade urbana com inovação respeito ao meio ambiente e tecnologia é um dos grandes desafios.

Cajazeiras cidade que faz parte do Alto sertão Paraibano apresenta ruas antigas de quando ainda os transportes eram feitas por tração animal, com ruas estreitas da época de sua formação, e conta também com varias estradas vicinais de terra que ligam a zona rural, duas estradas estaduais a PB 400 e a PB 393, e uma estrada Federal a BR 230. E preciso pensar um novo trânsito para a nossa cidade, que acompanhe o grande fluxo dos veículos e um plano diretor que vislumbre ruas mais largas, que atenda a pedestres e ciclistas para uma mobilidade mais segura.

E com isso buscamos respostas para algo que vemos está errado, não é concebível que uma sociedade que viva um tempo ultramoderno, viva com tanta insegurança, criminalidade e acidentes. Cavalcanti (2012, pag. 106) analisa amplamente o movimento das cidades e diz o seguinte:

As cidades, principalmente as grandes e médias, tem, de fato, uma aparência de caos, um ritmo acelerado na maior parte do dia, um tráfego intenso de veículos – carros, ônibus, motos, bicicletas e outros como “carrinhos” de frutas e de ambulantes em geral; veículos e pessoas que se cruzam nos diversos pontos da cidade, apressadamente ao passarem pelas ruas, ao saírem de lojas e casas, ao se instalarem em cafés, lanchonetes, restaurantes, praças, esquinas, de diferentes lugares, provocando ruídos muitas vezes em níveis insuportáveis.

É preciso, uma mudança de atitude de comportamentos e de uma educação que atue também no transito. É através da geografia na escola e o PIBID que surgiu a ideia de colaborar com discentes e professores com temáticas que trabalhem o cotidiano da vida do cidadãos, e buscar ferramentas que colabore pra uma proximidade de renovação do modo como os temas podem ser trabalhados além escola, além da sala de aula como explica Cavalcanti (2012 pag. 23).



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia Campina Grande – novembro/2016

Mais do que localizar e descrever elementos da natureza, da população e da economia, de forma separada e dicotomizada, propunha-se uma nova estrutura para esse conteúdo escolar que tivesse como pressuposto o espaço e as contradições sociais, orientando-se pela explicação das causas e decorrências das localizações de certas estruturas espaciais.

Então diante dessa realidade é preciso ir além das teorias buscando resultados através da prática de ensino em geografia adicionando temas relevantes e que abarque a realidade espacial local, que façam parte do cotidiano do aluno. Este trabalho sobre violência no trânsito, foi uma ação desenvolvida na E.E.E.F.M Professor Crispim Coelho com alunos da 8ª ano do ensino fundamental, com o objetivo de fomentar uma educação participativa e de promover uma aula mais dinâmica, ativa, que envolvesse os problemas da cidade e da vida destes alunos, sendo esta ação voltada para despertar nos alunos que simples ações podem mudar a vida das pessoas e que a obediência as normas de segurança no trânsito implica na diminuição de acidentes.

Na primeira etapa da ação desenvolvida foi realizada uma aula sobre transportes com uma roda de conversa, para um diagnóstico do quanto os alunos conheciam sobre os tipos de transporte, aéreos, aquáticos, terrestres, sendo apresentadas algumas imagens que pudessem elucidar os diversos modais de transporte como mostra a **imagens 1** sendo participativa a aula os alunos demonstraram bastante curiosidade em relação aos transportes principalmente com relação aos transportes aquáticos.

**IMAGEM 1- Aula expositiva sobre transportes**



Fonte: Arquivo pessoal 2016



### III EREPEG

## Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia

Campina Grande – novembro/2016

Na segunda etapa foi realizada uma aula expositiva sobre a urbanização de cajazeiras e o quanto a organização do trânsito e a mobilidade urbana é afetada porque a cidade não acompanhou o ritmo de crescimento da frota de automóveis, motos, caminhões entre outros meios de transportes, foi trabalhado em sala sobre segurança no trânsito com placas e normas de trânsito que indicam como o condutor tem de se comportar em vias e estradas locais, estaduais e federais e os alunos apesar de não serem condutores sabiam bastante sobre placas de sinalização com participação ativa de várias alunas.

Na terceira etapa da ação violência no trânsito partimos pra campo saindo da E.E.E.F.M Professor Crispim Coelho nos bolsistas do PIBID, a professora supervisora das ações, e os alunos do 8º ano percorrendo ruas e avenidas até o centro de Cajazeiras pra que na prática os alunos pudessem trabalhar os conteúdos aplicados em sala de aula, interagindo entre pedestres e motoristas, explicando as normas e leis de trânsito, distribuindo panfletos em semáforos da cidade que indicavam sobre um trânsito melhor e mais seguro, com uma proposta de multa cidadã em que alunos corrigiam atitudes imprudentes de motoristas com uma multa simbólica indicando ao condutor que pudesse colaborar com instituições de caridade.

### **CONCLUSÃO**

Nessas perspectivas a conclusão a partir da ação trabalhada com turma de 8º ano do ensino fundamental E.E.E.F.M Professor Crispim Coelho, que é preciso além de se trabalhar na sala de aula com temas transversais como a melhoria no trânsito, é importante buscar resultados afim de soluções para os problemas educacionais em geral, através de uma educação voltada aos tempos atuais que possam acompanhar a rotina de alunos que tem um grande acesso a informação. As ações serviram principalmente para integração dos bolsistas do PIBID com os alunos, tiveram um bom comportamento na saída para campo e entenderam o quanto é importante a geografia para uma educação voltada para compreender a urbanização, os espaços cada vez mais disputados entre pedestres, ciclistas, motociclistas.

A professora supervisora que nos acompanhou, foi de suma importância pra nossas ações, passando pra nós com sua experiência de como se trabalhar com os alunos



### III EREPEG

#### Retrospectivas e Perspectivas Curriculares para o Ensino de Geografia Campina Grande – novembro/2016

e entender a vivência de cada um respeitando os limites. E poder assim contribuir para a formação cidadã e através desta ações poder contribuir para uma geografia aberta aos problemas locais, procurando atender a sociedade através do que já temos de conhecimento no meio acadêmico e transformar a vida das pessoas. A gestão da escola contribui bastante para que nossas ações tenham êxito, mesmo quando a escola não dispõe de recursos necessários para aplicação das aulas.

#### **REFERÊNCIAS**

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro – Planalto. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm)> Acesso em: 28 de setembro de 2016.

CAVALCANTI, Lana de Souza. **A geografia escolar e a cidade: Ensaio sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana**/Lana de Souza Cavalcanti, - 3ª Ed. – Campinas, SP: Papyrus, 2012. – (Coleção Magistério: Formação e Trabalho Pedagógico).

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial** / Roberto Lobato Corrêa, - 7ª Ed,- São Paulo, SP: Ática 2000.- (Serie Princípios).

DENATRAN. Frota Nacional – setembro de 2014. Brasília: 2014

DETRAN. Disponível em <[http://www.detran.pb.gov.br/index.php/estatisticas/cat\\_view/317-estatisticas.html](http://www.detran.pb.gov.br/index.php/estatisticas/cat_view/317-estatisticas.html)> Acesso em 22 de outubro de 2016.

IBGE. Censo 2010. Brasília: 2010.

PRF. Disponível em < <https://www1.prf.gov.br/arquivos/index.php/s/9d7zrJukufvzUS8> > Acesso em 22 de outubro de 2016.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5.ed. São Paulo: editora da Universidade de São Paulo, 2005.

\_\_\_\_\_ **A natureza do espaço: Técnica e tempo, Razão e emoção** / Milton Santos . – 4. Ed. 7. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. – (Coleção Milton Santos;1)