

BALADA SEGURA E PROJETO REPENSANDO O TRÂNSITO: CAMPANHAS EDUCATIVAS PARA MUDANÇA DE COMPORTAMENTO

Adriano Saraiva

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Clara Natalia Steigleder Walter

Raquel da Fonseca Holz

Universidade Federal de Pelotas

RESUMO

Este estudo visa à aplicação de uma estratégia para avaliação e melhoria do programa Repensando o Trânsito, que é uma ação educativa desenvolvida pelo Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS), Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul e Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, cuja finalidade é a aplicação de uma pena educativa para os condutores condenados por delitos de trânsito. A estratégia foi testada na cidade de Porto Alegre, RS, com a seleção de um grupo composto por 24 condutores condenados por embriaguez ao volante, sendo que 12 participaram do programa Repensando o Trânsito e 12 cumpriram penas tradicionais. Os dois grupos passaram por um acompanhamento de seus históricos infracionais para análise, por um período de 1 ano após a condenação. O estudo mostrou que no grupo participante não houve reincidência da infração pela qual foram condenados.

ABSTRACT

This study aims at implementing a strategy for evaluation and program improvement Rethinking Transit, which is an educational program developed by the State Traffic Department of Rio Grande do Sul (DETRAN / RS), the Public Ministry of the State of Rio Grande do Sul and Court of Rio Grande do Sul, whose purpose is the application of an educational penalty for drivers convicted of traffic offenses. The strategy was tested in the city of Porto Alegre, RS, with the selection of a group of 24 drivers convicted of drunk driving, Blood Alcohol Concentrations (BAC) which 12 participated in the program and 12 Rethinking Transit fulfilled traditional feathers. Both groups underwent a follow-up to their infractions historical analysis, for a period of 1 year after the conviction. The study showed that the participant group there was no recurrence of the offense for which they were convicted.

1. INTRODUÇÃO

O comportamento humano na direção de um automóvel é o maior responsável pelos acidentes de trânsito que acontecem nas vias brasileiras e mundiais. De acordo com a Assessoria Técnica de Gestão e Planejamento do DETRAN/RS (Sistema de Consultas Integradas – SSP/RS) somente no Rio Grande do Sul, no ano de 2012, ocorreram 1.854 acidentes com vítimas fatais dos quais resultaram 2.091 mortes (DETRAN, 2012). O custo social deste massacre motorizado é imenso. Todos os anos milhares de pessoas perdem a vida por causa da imprudência nas estradas gaúchas.

As infrações cometidas pelos condutores e flagradas pela fiscalização apontam para uma conduta alarmante. No ano de 2013 foram realizadas 2.271.092 autuações no Rio Grande do Sul, sendo que a infração mais cometida foi o excesso de velocidade com 937.161 incidências (DETRAN/2013). No mesmo ano dirigir veículo automotor sob a influência de álcool aparece em décimo quarto lugar com 20.371 autuações. Estas infrações combinadas ou analisadas individualmente maximizam o risco de acidentes e mortes. Atitudes como estas, somadas a não utilização do cinto de segurança, veículos em mau estado de conservação, avanço do sinal vermelho e demais infrações de circulação e conduta, definem um comportamento inseguro no trânsito e cada vez mais alimentam as estatísticas de óbitos.

Como forma de diminuir as estatísticas de acidentalidade o poder público tenta de diversas maneiras agir no centro dos problemas. Fiscalização, engenharia de tráfego, campanhas, ações

educativas e a atualização constante da legislação são alguns mecanismos de intervenção do poder público na crescente alta do número de acidentes. Uma ação educativa denominada Repensando o Trânsito, realizada pelo DETRAN/RS em parceria com o Ministério Público/RS e Tribunal de Justiça/RS, é mais uma tentativa de conter o comportamento violento no trânsito no estado do Rio Grande do Sul. Este projeto procura sensibilizar o cidadão/conductor envolvido em delitos de trânsito previstos no Código Brasileiro de Trânsito(CTB), Lei 9.503 de 23 de Setembro de 1997, de forma que seja propiciada uma reflexão que leve à mudança de comportamento, evitando reincidências.

O projeto é realizado em etapas. Primeiramente o condutor é encaminhado pelo Ministério Público e Tribunal de Justiça para participar de uma palestra de educação para o trânsito junto à Divisão de Educação do DETRAN/RS, juntamente com outros condutores na mesma situação formando turmas de aproximadamente 20 pessoas. Neste momento são trabalhados conceitos de cidadania, espaço público, autorregulação, comportamentos de risco, direção segura, valorização da vida e aspectos do CTB.

Com isso é construída uma base teórica que servirá de suporte para a segunda etapa do processo que é a participação na blitz de fiscalização de trânsito denominada Balada Segura. Esta blitz é uma ação de fiscalização que conta com um forte apelo da mídia, possui logotipo, estrutura diferenciada, tendas, balões e carrega também um caráter educativo e é apresentada na Figura 1. Ela tem como foco principal o combate à alcoolemia ao volante, mas como toda barreira de fiscalização de circulação, também cobra os demais itens descritos no CTB. Após a palestra inicial os participantes do programa são divididos em duplas, cada dupla participa de uma noite na blitz acompanhando e participando de atividades educativas junto aos demais condutores abordados.



Figura 1: Logotipo da Balada Segura (esquerda) e uma blitz do programa (direita)

O objetivo deste artigo é justamente mensurar o grau de eficiência do programa a partir de acompanhamento do prontuário dos condutores participantes do projeto e comparar estes dados com os de outros condutores que cometeram delitos de trânsito, especificamente alcoolemia ao volante, e que não passaram pelo projeto. Apesar de o programa abranger todos os delitos previstos no CTB este trabalho procura restringir o estudo apenas aos condutores condenados por embriaguez ao volante. A análise realizada insere-se na proposta andragógica de educação, segundo a qual a mudança de comportamento através do vivencial deve somar-se ao conhecimento teórico para construção de uma base sólida e significativa,

trazendo efetivamente resultados satisfatórios.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Os dados estatísticos dos acidentes de trânsito demonstram números cada vez mais alarmantes. São milhares de pessoas que perdem a vida todos os anos. A maioria delas poderia ter sido evitada se o comportamento ao volante fosse outro. Muito se tem investido em campanhas educativas e ações de segurança na esperança de tentar minimizar os riscos de mortes no trânsito. A eficácia destes esforços pode ser questionada, em muitos casos, se comparados a crescente e contínua linha ascendente de acidentes com vítimas fatais. A mudança de comportamento deveria ser o objetivo principal de ações direcionadas a reduzir os impactos negativos dos acidentes de trânsito. Estes processos podem e devem ser encarados como formas de educação, conforme Libâneo (2005), “[...] há quase uma unanimidade entre os autores de considerar a educação como um processo de desenvolvimento: o ser humano se desenvolve e se transforma continuamente, e a educação pode atuar na configuração da personalidade a partir de determinadas condições internas do indivíduo”.

Apesar da brevidade das ações contidas no programa Repensando o Trânsito, na sua essência ele pode ser considerado um instrumento educativo. Claro que o público-alvo do programa consiste em sua totalidade de adultos. E quando as referidas ações e campanhas tiverem o foco específico no público adulto, uma ferramenta preciosa que pode ser utilizada são os conhecimentos andragógicos, uma vez que a “andragogia se baseia em cinco premissas básicas: os adultos necessitam de saber o motivo pelo qual devem realizar certas aprendizagens; aprendem melhor experimentalmente; concebem a aprendizagem como resolução de problemas; aprendem melhor quando o tópico possui valor imediato e os motivadores mais potentes para a aprendizagem são internos”(Knowles, apud Nogueira, 2004).

Para melhorar a chance de sucesso em alcançar o objetivo de uma mudança de comportamento no adulto em relação a algum fato em especial, os preceitos andragógicos servem como forte instrumento a ser levado em consideração. A vivência, a prática e a participação na construção de sua própria aprendizagem servem de fatores motivadores para o adulto refletir sobre suas atitudes. Quando o condutor condenado por delito de trânsito participa do programa Repensando o Trânsito ele interage como peça integrante na construção do projeto e participa ativamente na conscientização de outras pessoas analisando a situação por outro enfoque.

As pessoas adultas internalizam conhecimentos de uma maneira mais eficiente quando se relacionam com os problemas do seu dia a dia ou com possíveis fatores que possam facilitar sua vida. Para Romero (2000) “O que a pessoa vivencia e aprende é a única coisa que ninguém pode lhe tirar”. Assim a mensagem que o participante do programa leva consigo pode ser considerada uma aprendizagem significativa que estará enraizada em sua personalidade e que possivelmente levará à mudança de comportamento desejada. Quanto mais intenso e ativo for o papel desempenhado pelo condutor participante do programa mais profunda será sua aprendizagem.

Outro fator que deve ser considerado na construção do modelo a ser aplicado no projeto é o clima de aprendizagem. Segundo Nogueira (2004) “[...] o ambiente passível de conduzir a uma

aprendizagem de maior sucesso caracteriza-se pela sua informalidade, conforto, segurança, respeito e confiança”. Assim um cuidado importante na condução dos trabalhos junto aos condutores infratores é justamente controlar a ansiedade para não inibir sua forma de expressão. Principalmente no que se refere ao respeito às diferenças e aos erros cometidos, que são as causas da participação no projeto, estes não podem ser motivos de comentários pejorativos ou críticas infundadas. Acima de tudo a pró-atividade em colaborar no trabalho tem que ser esperada e incentivada. Caso este nível de comprometimento nas tarefas não seja atingido, o trabalho como um todo estará comprometido.

Neste contexto o programa está alinhado com os quatro pilares da Educação, conceitos de fundamento da educação baseado no Relatório para a UNESCO da Comissão Internacional sobre Educação para o Século XXI, coordenada por Jacques Delors. Aprender a conhecer, aprender a fazer, aprender a viver com os outros e aprender a ser. Aprender a conhecer está ligado ao raciocínio lógico, compreensão, dedução e capacidade de memorização, ou seja, sobre processos cognitivos. Nesta etapa, deve-se ter a preocupação em despertar no estudante a vontade de aprender, de querer saber mais e melhor sobre determinado assunto. O pilar é desenvolvido na palestra com toda a turma, onde são instigados temas relevantes ao trânsito, debates e propostas sobre reflexões da vida cotidiana e desenvolvimento do pensamento crítico.

Aprender a fazer refere-se basicamente em aplicar na prática os conhecimentos adquiridos. Assim na realização da blitz, com a efetiva participação do condutor, é possível vislumbrar e executar o que foi demonstrado na palestra inicial. Aprender a viver com os outros pressupõe a participação em projetos comuns. A integração entre todos os participantes da operação, policiais, agentes municipais de fiscalização, servidores públicos estaduais ou das demais entidades, traz uma experiência única de convivência. A troca de saberes efetuada nesta etapa é fundamental para a formação de um novo conceito, uma nova perspectiva, um novo olhar sobre a problemática do trânsito, que não aquela de infrator punido por delito de trânsito. O esforço trabalhado em conjunto com todas as partes envolvidas carrega em si uma perspectiva de união em prol da vida, e de um trânsito mais humano.

E finalmente aprender a ser. Nesse sentido, espera-se que, com os outros três pilares sendo executados no projeto, o indivíduo reflita sobre o tema proposto e passe a uma efetiva mudança de comportamento. Com o experimento da operação realizada, a participação ativa e a troca de experiências, cria-se o canal propício para a retomada do senso crítico e posterior mudança de atitude. A transformação do condutor infrator em um multiplicador das ideias para um trânsito mais seguro e, conseqüentemente, a retomada de uma sociedade menos violenta, torna-se possível, nascendo assim um indivíduo de ação proativa na sociedade.

O processo de formação deve ser contínuo e transformar os participantes do projeto em multiplicadores de um trânsito mais seguro deve ser o ápice de toda uma trajetória. Como sugere Freire (2002) “a conscientização, que se apresenta como um processo num determinado momento, deve continuar sendo processo no momento seguinte, durante o qual a realidade transformada mostra um novo perfil”. A realidade transformada neste caso é a própria ciência do autor na sua trajetória de réu, educando, participante e educador. A transformação através da inserção no projeto como parte ativa e atuante. O clímax justamente acontece quando o condutor infrator passa a ter um papel de educador dentro da blitz, tentando conscientizar os demais condutores abordados da importância de não cometer os erros que ele mesmo cometeu

e da importância das ações operadas pelo poder público e pela sociedade de uma maneira geral. “O homem não participará ativamente da história, da sociedade, da transformação da realidade, se não tiver condições de tomar consciência da realidade e, mais ainda, da sua própria capacidade de transformá-la” (Mizukami, 2003).

O programa Repensando o Trânsito deve então ter como premissa básica a criação de um ambiente para que o participante desenvolva uma atitude de reflexão crítica sobre a temática do trânsito, comprometida com algum tipo de ação participativa. Com o ciclo completo espera-se uma transformação do indivíduo, por menor que seja, como uma experiência vivencial que ele próprio carregará consigo por um bom tempo de sua vida.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos adotados neste estudo estão diretamente relacionados aos objetivos declarados na introdução: avaliação e melhoria do programa Repensando o Trânsito. O Termo de Convênio nº 55/2012 entre DETRAN/RS, Ministério Público do Rio Grande do Sul e Poder Judiciário do Estado do Rio Grande do Sul tem por objeto a parceria entre estes órgãos, visando à execução de palestras educativas e a participação em blitz da Operação Balada Segura para motoristas envolvidos em delitos de trânsito, beneficiários da transação penal ou suspensão condicional do processo.

O processo começa quando o Tribunal de Justiça envia uma listagem indicando os participantes com nome completo, natureza do delito (previstos no CTB) e telefone dos condutores em até 10 dias antes da data da palestra. Os indicados pelo Tribunal de Justiça devem participar de todas as atividades educativas em que foram indicados; no caso de falta em qualquer uma das etapas, somente será feito pelo DETRAN/RS o reagendamento para participação em próxima turma após novo encaminhamento pelo Tribunal de Justiça.

De posse da lista com os dados dos condutores a Divisão de Educação do DETRAN/RS, através da Coordenadoria de Tecnologia e Desenvolvimento Educacional, entra em contato com os futuros participantes para agendar o dia da palestra. Após a realização da palestra é oferecido um questionário individual, sem necessidade de identificação, para os participantes poderem opinar sobre as questões propostas, bem como sugerir melhorias de abordagem, novos temas e avaliar o trabalho desenvolvido. A tabulação destes dados é o primeiro passo para delinear uma reflexão sobre o projeto.

A próxima etapa do processo consistiu em dividir a turma, que normalmente fica em torno de 20 a 25 pessoas, em duplas ou no máximo em trios para a participação na blitz à noite. Assim cada dupla ou trio trabalha uma noite na operação Balada Segura começando com o encontro definido no dia da operação, a montagem de toda estrutura relativa à blitz como: mesas, cadeiras, tendas, balão inflável, sinalização, iluminação, balizadores e montagem do material educativo.

Iniciada a operação propriamente dita, os participantes abordam condutores ou passageiros dos carros selecionados na blitz para distribuição do material educativo orientando estes sobre o perigo do álcool combinado com direção de veículo. Além desta rotina existe todo o “clima” de participação da operação possuindo o participante do programa toda uma visão diferente a da qual ele está acostumado. No final da blitz os participantes do programa ajudam na desmontagem do equipamento, na guarda do material restante, assinam uma lista de

presença e preenchem outro questionário sobre a sua participação nesta etapa do processo, podendo a exemplo do primeiro questionário, dar sugestões de melhorias ou apontar pontos negativos do processo. A tabulação deste segundo questionário também serviu de referencial para avaliação do processo como um todo. Após o preenchimento do questionário, também individual e anônimo, o participante é liberado.

Com a lista de presença iniciou-se a contagem de tempo para observação da conduta deste motorista após a participação no projeto. A partir da data constante na lista foi traçado um lapso temporal de 12 meses. Este período é o considerado para a análise deste estudo. Através do GID-Consultas do DETRAN, sistema informatizado cuja sigla quer dizer Gerenciamento Informatizado do Detran, foi possível acessar informações sobre infrações cometidas por qualquer condutor.

Um grupo de 12 condutores participantes do programa entre novembro e dezembro de 2012, foi selecionado especificamente por estarem no projeto por terem sido flagrados dirigindo sob influência de álcool, artigo 165 do CTB, combinado com o artigo 306 (crime por alta concentração de álcool no sangue). Através do sistema GID foi possível acompanhar a conduta destes condutores relativa ao cometimento de infrações, especialmente a reincidência no artigo 165. O objetivo desta pesquisa foi demonstrar que a participação no programa causou algum tipo de mudança de comportamento no condutor. Pelo menos no que tange ao consumo de álcool ao volante. Cabe salientar que a amostragem é indicativa, porém não conclusiva. A pesquisa no sistema não garante que o motorista não cometeu a infração novamente, mas sim que não foi flagrado pela fiscalização.

Assim a pesquisa abrangeu de novembro de 2012 a dezembro de 2013 conforme a data de cada caso. Paralelamente outro grupo foi estudado. Outros doze motoristas que cometeram o mesmo delito entre novembro e dezembro de 2012, porém não foram participantes do programa Repensando o Trânsito. Da mesma maneira que o grupo anterior este grupo foi pesquisado no sistema GID durante 12 meses para análise de infrações, em especial a reincidência no artigo 165, dirigir sob influência de álcool.

A análise feita após a tabulação dos dois grupos foi um comparativo entre eles com o objetivo de conhecer o grau de reincidência da alcoolemia e também estudar as demais infrações cometidas no período selecionado. Com a comparação dos dois grupos, foi possível deduzir a eficiência do programa e através dos questionários planejar ações de melhorias dentro do programa fazendo com que ele se retroalimente com o retorno trazido pelos próprios participantes. O resultado da pesquisa serve para uma análise científica da linha pedagógica adotada no programa e seu alcance enquanto proposta de mudança de comportamento social e transformação da atual realidade para uma sociedade com um trânsito mais humano e seguro.

4. ANÁLISE e RESULTADOS

A avaliação do programa Repensando o Trânsito foi realizada em etapas. A primeira análise recaiu sobre a tabulação de dados do primeiro questionário, referente à palestra educativa que todos participantes assistiram. As questões propostas foram divididas em dois grupos, dados de identificação e questões de pesquisa.

A Tabela 1 refere-se à identificação dos participantes e revela primeiramente a faixa etária com mais incidência em delitos de trânsito. A faixa dos 25 a 31 anos aparece em primeiro

lugar com 35,2% dos participantes, seguido pela faixa 32 a 38 anos e 39 a 45 anos, ambas com um índice de 16,7%. Com estes dados é possível determinar que tipo de ação educativa pode produzir melhores resultados conforme a idade dos infratores. Referente ao gênero, a pesquisa mostrou predominância masculina com 89,7% dos casos. O questionário buscou também medir o nível de escolaridade dos condutores infratores e apontou que os motoristas com ensino médio completo despontam como o maior grupo do processo.

Tabela 1: Dados de identificação

Faixa etária	Opções	%
1	18 a 24	5,5
2	25 a 31	35,2
3	32 a 38	16,7
4	39 a 45	16,7
5	46 a 52	5,5
6	53 a 59	13
7	60 ou mais	7,4
TOTAL		100

Sexo Masc%	Sexo Fem %
89,70	10,30

Escolaridade	Opções	%
1	Fund. Incompleto	4,3
2	Ens. Médio Incompleto	24,6
3	Superior Incompleto	11,6
4	Fund. Completo	7,2
5	Ens. Médio Completo	31,9
6	Superior Completo	13,2
7	Pós-graduação	7,2
TOTAL		100

A Tabela 2 procurou extrair informações sobre a opinião dos participantes do programa. O primeiro dado revela um fator importante, 52,9% dos entrevistados tem sua atividade profissional relacionada com o trânsito. Certamente essa informação pode ser trabalhada do ponto de vista do emprego e das profissões, a importância da Carteira Nacional de Habilitação ou a falta dela (suspensão) no mercado de trabalho.

No que se refere à avaliação da palestra inicial, o dado colhido foi de que 78,5 % dos entrevistados concordaram que a mesma foi produtiva. Na opinião dos entrevistados os assuntos mais significativos abordados no evento foram: bebida alcoólica e o sofrimento das famílias, que juntas representam 54,7% das avaliações, indicando outra possível linha de trabalho.

E finalmente, a solução apontada por 77,2% dos participantes para mudar o comportamento da sociedade, está relacionada com Educação e Campanhas nos meios de comunicação. Aqui

fica claro que a concepção do público-alvo está apoiada fortemente em ações educativas como instrumento de mudança social, o que na verdade ratifica a própria essência do programa.

Tabela 2: Questões de pesquisa

2.1 Sua atividade profissional tem alguma relação com o trânsito:		
		%
1	Sim	52,9
2	Não	47,1
TOTAL		100
2.2 A palestra foi produtiva e contribuirá para melhorar seu comportamento no trânsito:		
		%
1	Concordo Totalmente	78,5
2	Concordo Parcialmente	18,5
3	Discordo Parcialmente	1,5
4	Discordo Totalmente	1,5
TOTAL		100
2.3 Considerando o que foi abordado na palestra, assinale abaixo os dois assuntos que foram mais significativos para você:		
		%
1	Sufrimento das Famílias	26
2	Bebida Alcoólica	28,7
3	Atitudes mais responsáveis	10,7
4	Preservação da Vida	15,3
5	Controle das Emoções	3,3
6	Adoção de uma Postura Preventiva	6
7	Consequências das Escolhas	10
TOTAL		100
2.4 Dentre as alternativas abaixo, assinale a que você considera mais eficaz para que todos possam melhorar seus comportamentos no trânsito:		
		%
1	Educação para o trânsito	63,6
2	Campanhas de televisão e rádio	13,6
3	Leis e punições mais severas	8
4	Fiscalização mais abrangente	14,8
TOTAL		100

Para a próxima etapa deste estudo foram selecionados 24 condutores que cometeram o delito de trânsito previsto no artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, dirigir sob influência de álcool. Para formar este grupo foram escolhidos 12 condutores que participaram do programa Repensando o Trânsito e outros 12 que não frequentaram o projeto. Aqueles que passaram pelas etapas do processo não tiveram reincidências no mesmo delito, já entre os que não participaram houve uma reincidência de 2 condutores que voltaram a ser flagrados dirigindo alcoolizados, considerando o prazo de 12 meses. Com estes dados, cria-se um indicativo de que o projeto está no caminho certo, principalmente se comparado ao grupo não participante.

Porém no que se refere ao cometimento de outras infrações de trânsito o resultado aponta para uma indiferença entre os dois grupos, visto que 8 condutores de cada grupo cometeram variadas infrações durante o tempo de observações deste trabalho. O que de certa maneira reflete o foco dado em todo programa que é o combate à alcoolemia. Mesmo que nas palestras e na própria blitz sejam tratadas todas as formas de comportamento errado e infrações diversas, a prioridade é a conscientização sobre os malefícios da combinação de bebidas alcoólicas e direção de veículo automotor. Esta análise pode ser melhor observada na Tabela 3.

Tabela 3: Acompanhamento prontuário de condutores em Nov/12 até Dez/13

Dos 12 condutores participantes do projeto		Dos 12 Condutores não participantes do projeto	
Reincidência alcoolemia 12 meses	Outras infrações em 12 meses	Reincidência alcoolemia 12 meses	Outras infrações em 12 meses
0	8	2	8

A Tabela 4 exibe a tabulação de questionários feitos a 31 condutores participantes do programa Repensando o Trânsito. Destes 31 condutores 12 formaram o grupo de estudo deste trabalho (embriaguez) e os outros 19 passaram pelo programa por cometerem outros delitos de trânsito, como o questionário é feito de forma anônima não houve como separar os grupos, mas a ideia extraída é fundamental para construção deste estudo. As perguntas são aplicadas após a última etapa que consiste na participação efetiva dos motoristas na blitz. A grande maioria acredita que a participação no projeto mudou a visão sobre segurança no trânsito (93,5%), porém quando indagados sobre sua real mudança de comportamento o percentual cai para 80,6% demonstrando a dificuldade de redefinir posturas, mesmo quando se tem consciência do quanto errado pode-se estar. Quando indagados sobre as atividades que poderiam contribuir para uma mudança de comportamento no trânsito, os motoristas apontaram que aulas, palestras e campanhas educativas são as preferidas. Logo após aparecem a criação de leis mais rígidas com maior fiscalização por parte do poder público e educação no trânsito nas escolas. Alguns ainda opinaram que deveriam ser mais divulgadas as leis de trânsito nos meios de comunicação. Novamente o caminho proposto converge para a educação como formadora e modificadora do comportamento. Os dados parecem demonstrar que as ações educativas tem o apoio da sociedade e que, além disso, as pessoas acreditam neste caminho.

Tabela 4: Participação na Operação Balada Segura.

Questões	Sim (%)	Não (%)
A participação na Operação Balada Segura mudou sua visão sobre segurança no trânsito?	93,55	6,45
O seu comportamento irá mudar?	80,65	19,35
Que atividades seriam as mais adequadas para que haja mudança de comportamento no trânsito?		
Aulas/palestras/campanhas		48,30
Leis mais rígidas/mais fiscalização		20,69

Educação para o trânsito nas escolas	20,69
Divulgação das Leis Trânsito	10,32

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

De forma geral, as conclusões deste trabalho podem ser divididas em três grupos distintos. As do primeiro grupo dizem respeito aos resultados coletados para a definição do perfil dos condutores infratores do artigo 165, alcoolemia ao volante. No segundo grupo estão apontados os indicadores de eficiência do projeto e finalmente no terceiro grupo estão descritos os apontamentos possíveis de melhoria do programa.

O perfil do público-alvo do projeto pode ser construído a partir de dados estatísticos disponíveis na rede de sistemas do DETRAN/RS e complementado pelos questionários oferecidos aos condutores. Elementos como a faixa etária de maior incidência nos crimes por alcoolemia, o gênero e o nível de escolaridade definem parâmetros básicos para o conhecimento do sujeito a ser trabalhado. Detalhando mais o perfil, o questionário busca captar sugestões de assuntos e ações que partam do próprio participante. Com esses dados, e outros que poderiam ser acrescentados, é possível traçar quais são os desejos do condutor infrator para a sua própria aprendizagem. Este procedimento traz o participante do programa para participar da construção do seu próprio conhecimento.

Os indicadores de eficiência do projeto são medidos pelo comparativo dos dois grupos estudados. Como não há reincidência do grupo participante é possível afirmar que o índice é positivo. Quando é realizado o confronto entre os dois grupos, o índice é reforçado, pois o grupo não participante é constituído por dois reincidentes. Apesar da limitação do indicador construído para este estudo, ele apenas informa que a fiscalização não flagrou o condutor e não que as infrações não foram cometidas. É plausível afirmar que o projeto influenciou o comportamento dos motoristas que participaram das ações, o que aponta para um projeto de eficiência satisfatória.

As sugestões de melhorias do programa podem ser coletadas nas respostas dadas pelos condutores que responderam aos questionários. Porém o grande problema verificado por este estudo é que não existe uma continuidade da ação após a participação na blitz Balada Segura. Como as ações realizadas são breves, pode ocorrer uma perda do significado ao longo do tempo. O ciclo de vida das ações é pequeno e falta uma continuidade a longo prazo para a efetiva assimilação dos conceitos e uma mudança de comportamento. Algum tipo de reforço e demonstração da preocupação do poder público com a continuidade da manutenção de um comportamento seguro no trânsito se faz necessária para solidificar a transformação que se deseja. Alguns procedimentos poderiam acompanhar o condutor ao longo de mais tempo, como convites para novas participações voluntárias e não obrigatórias, atividades educativas em locais públicos, convites para seminários promovidos pelo próprio órgão, participação em comitês, encontros para discussão do próprio projeto em sientre outros.

Em síntese, o Programa Repensando o Trânsito, aqui apresentado, é avaliado como positivo e eficiente. Existem lacunas a serem preenchidas, mas entende-se que o próprio programa se autoregula e alimenta suas melhorias através dos participantes, na maioria dos casos.

BIBLIOGRAFIA

- Beux, A. (1986) *O Homem e o Massacre Motorizado*. Editora Metrópole, 2ª Edição, Porto Alegre, RS.
- Brasil, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF.
- Falicov, E. (2009) *El Libro de Educación Vial Un Enfoque Preventivo*. Editora GranAldea, 1ª Edição, Buenos Aires, Argentina.
- Freire, P. (2002) *Pedagogia da Autonomia*. Editora Paz e Terra, 25ª Edição, São Paulo, SP.
- Rio Grande do Sul (2012) Termo de Convênio nº 55/2012. Arquivos do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN/RS).
- Libâneo, J. C. (2005) *Pedagogia e Pedagogos para quê?* Editora Cortez, 8ª Edição, São Paulo, SP.
- Libâneo, J. C. (1994) *Didática*. Editora Cortez, 20ª Edição, São Paulo, SP.
- Martins, J. P. (2004) *Campanhas Educativas nas Escolas*. Editora Autêntica, 1ª Edição, Belo Horizonte, MG.
- Mizukami, M. G. N. (2003) *Ensino: as abordagens do processo*. Editora Pedagógica e Universitária, 13ª Edição, São Paulo, SP.
- Nogueira, S. M. (2004) *A andragogia: que contributos para a prática educativa?* Revista do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade do Estado de Santa Catarina, Volume 5, Florianópolis, SC.
- Paulus, A. A. (2013) *Infrações de Trânsito Procedimentos Práticos*. Editora Nova Geração do Trânsito, 5ª Edição, Santo Ângelo, RS.
- Piaget, J. (1988) *Para onde vai a educação?* Editora José Olympio, 9ª Edição, Rio de Janeiro, RJ.
- Romero, S. M. (1998) *Instrutores e Multiplicadores de Qualidade*. Editora LaSalle, 1ª Ed., Porto Alegre, RS.