

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO  
PROGRAMA DE ESPECIALIZAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO – PNAF/UAB  
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA**

**PATRÍCIA DE OLIVEIRA**

**A AVALIAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE TRÂNSITO –  
OPERAÇÃO BALADA SEGURA – SEGUNDO A PERCEPÇÃO DOS  
CONDUTORES COM MOBILIDADE REDUZIDA, EM PORTO ALEGRE.**

**Porto Alegre  
Maio 2015**

**PATRÍCIA DE OLIVEIRA**

**A AVALIAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA DE TRÂNSITO –  
OPERAÇÃO BALADA SEGURA – SEGUNDO A PERCEPÇÃO DOS  
CONDUTORES COM MOBILIDADE REDUZIDA, EM PORTO ALEGRE.**

**Trabalho de Conclusão do Curso de  
especialização apresentado como  
requisito parcial para obtenção do  
título de Especialista em Gestão  
Pública.**

**Orientadora: Prof. Rosimeri de Fátima  
Carvalho da Silva**

**Porto Alegre  
Maio 2015**

## RESUMO

O objetivo deste trabalho é averiguar a avaliação, da Política Pública Operação Balada Segura, segundo a percepção dos condutores com mobilidade reduzida, atendidos na Junta Médica Especial do DETRAN/RS em Porto Alegre/RS. A Balada Segura é uma política do Estado do Rio Grande do Sul (RS) para a segurança no trânsito, com o objetivo de preservar vidas, promovendo uma mudança comportamental no trânsito. A pesquisa foi realizada em uma etapa, composta de pesquisa qualitativa que reuniu doze perguntas elaboradas de acordo com a proposta do trabalho, para o embasamento do desenvolvimento e a conclusão da pesquisa. Foi possível identificar que os condutores entrevistados aprovam a Balada Segura, consideram importante para a reeducação e mudança no comportamento no trânsito, porém acham que as punições deveriam ser mais severas e rigorosas aos infratores.

**PALAVRAS-CHAVE:** Política Pública. Balada Segura. Trânsito. Comportamento.

## **ABSTRACT**

This paper's purpose is to determine the evaluation of the Public Policy Operation named "Balada Segura", regarding the reduced mobility drivers' perceptions, which were served by the Special Medical Committee at DETRAN/RS in Porto Alegre/RS. The "Balada Segura" is a traffic safety policy introduced by the Rio Grande do Sul (RS) State Government aiming to save lives and to promote a change in traffic behavior. The research was done in one stage, composed by a twelve qualitative questions research developed according this paper's objective, supporting the explanation, and the research conclusion. It was possible to identify that the interviewed drivers approved the "Balada Segura" operation, considering it important to re-educate and encourage change in traffic behavior, however they believe severest and stricter punishments should be applied to traffic offenders.

**KEYWORDS:** Public Policy. Balada Segura. Traffic. Behavior.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Fotografia 1 – Operação Balada Segura .....	16
Gráfico 1 – Blitzes realizadas .....	17
Gráfico 2 – Veículos abordados .....	18
Gráfico 3 – Demonstrativo de acidentes .....	19
Figura 1 – Ciclo das Políticas Públicas .....	23
Quadro 1 – Conteúdo da pesquisa qualitativa.....	27
Quadro 2 – Perfil dos entrevistados/feminino.....	28
Quadro 3 – Perfil dos entrevistados/masculino .....	28
Gráfico 4 – Condutores por faixa etária no RS.....	29
Gráfico 5 – Condutores por gênero no RS .....	29
Gráfico 6 – Nível de escolaridade dos entrevistados .....	30
Gráfico 7 – Percentual de mudança no comportamento .....	31
Gráfico 8 – Acidentados e redução de mobilidade .....	32
Gráfico 9 – Acidentados por ano e dia da semana em POA.....	33

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Blitz e veículos abordados.....	17
Tabela 2 – Acidentes de trânsito em Porto Alegre .....	19
Tabela 3 – Acidentes de trânsito com vítimas fatais .....	32

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**ABNT** – Associação Brasileira de Normas Técnicas

**CONTRAN** – Conselho Nacional de Trânsito

**DETRAN** – Departamento Estadual de Trânsito

**EPTC** – Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre

**JME** – Junta Médica Especial

**ONU** – Organização das Nações Unidas

**POA** – Porto Alegre

**RS** – Rio Grande do Sul

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA.....	10
1.2 JUSTIFICATIVA .....	10
1.3 OBJETIVOS .....	11
1.3.1 Objetivo geral .....	11
1.3.2 Objetivos específicos.....	12
<b>2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>13</b>
<b>3. DESENVOLVIMENTO DO CONTEÚDO.....</b>	<b>15</b>
3.1 REVISÃO TEÓRICA.....	15
3.2 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	27
<b>4. CONCLUSÕES/CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>35</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>37</b>
<b>APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA .....</b>	<b>39</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Inúmeras são as consequências causadas no trânsito em virtude da associação de bebida alcoólica e direção, causando impactos relevantes no número de acidentes.

A ingestão exagerada de álcool proporciona aos motoristas um falso senso de confiança, prejudicando habilidades como concentração, coordenação e tempo de reação (DUALIBI, PINSKY E LARANJEIRA 2010).

De 2007 a 2014, ocorreram mais de quatorze mil acidentes de trânsito com vítimas fatais no Rio Grande do Sul (RS), conforme o site do Departamento de Trânsito do RS (DETRAN/RS, 2015).

Os acidentes geram altos custos sociais: prejuízos materiais, gastos com a saúde pública, prejuízo da produtividade do acidentado, além das graves consequências para as vítimas, as quais em muitos casos ficam com sequelas ou redução de mobilidade por causa de um acidente.

O trauma do acidente, além de afetar o acidentado, também afeta o círculo de convivência deste, pois há o envolvimento emocional da família e dos amigos.

Nesse sentido foi lançada como projeto piloto em Porto Alegre (POA), no dia 4 de fevereiro de 2011, a Operação Balada Segura, na qual reuniu DETRAN/RS, Brigada Militar, Polícia Civil e a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) em um empenho contra a alcoolemia no trânsito.

Com o objetivo de transformar a Operação em política permanente de Estado e estender a prática aos demais municípios gaúchos, em 30 de março de 2012, foi promulgada a Lei 13.963, instituindo a Operação Balada Segura. A lei possibilitou a assinatura de convênios com os órgãos municipais para realização da Operação no Interior e alocação de mais recursos para aumentar as equipes e a frequência das blitz na Capital, conforme site do DETRAN/RS (2015).

Com base nisso, o objetivo deste trabalho é realizar uma avaliação da Política Pública Operação Balada Segura, segundo a percepção dos condutores com mobilidade reduzida, atendidos na Junta Médica Especial (JME) do DETRAN/RS em Porto Alegre/RS, para sabermos se a Política Pública está alcançando o objetivo proposto, considerando que a opinião da sociedade serve como alicerce para a implementação, desenvolvimento e aperfeiçoamento das políticas desenvolvidas

pelos governos.

Nesse contexto, o trabalho explica do que se trata e a importância da Política Pública Operação Balada Segura, apresenta os dados estatísticos do trânsito, conceitos sobre comportamento nesse âmbito e sobre políticas públicas. Ainda, expõe como a pesquisa foi conduzida, o desenvolvimento desta e, por fim, o trabalho é concluído com as considerações finais, observando os aspectos diagnosticados com a pesquisa.

## 1.1 DEFINIÇÃO DO PROBLEMA

Como os condutores com mobilidade reduzida, atendidos pela Junta Médica Especial do DETRAN/RS, em Porto Alegre, avaliam a Operação Balada Segura?

## 1.2 JUSTIFICATIVA

Conforme Boaventura (2009), na justificativa deve-se destacar a importância do tema para a teoria ou para a prática, a sua relevância social, a atualização e a motivação pessoal. Por que foi escolhido o tema?

É de fundamental importância a efetividade das políticas adotadas pelo poder público. Toda política deve ter suas ações avaliadas verificando os reais benefícios alcançados e quais impactos causados.

Assim, proponho no presente trabalho uma avaliação voltada para a percepção, julgamento, benefícios e deficiências sobre a política pública Operação Balada Segura.

Segundo Garcia (2001, p.31), avaliação é uma operação na qual é julgado o valor de uma iniciativa organizacional, a partir de um quadro referencial ou padrão comparativo previamente definido. Pode ser considerada, também, como a operação de constatar a presença ou a quantidade de um valor desejado nos resultados de uma ação empreendida para obtê-lo, tendo como base um quadro referencial ou critérios de aceitabilidade pretendidos.

Considerando que, a partir da década de 1990, a avaliação das políticas públicas assumiu a função de reconhecimento e, fortemente, questiona o papel do

Estado, aliado aos resultados exigidos pela administração pública e, que a Operação Balada Segura compõe as ações do Governo do Estado do RS para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito - período 2011/2020 - com o objetivo de combater a violência no trânsito e reduzir pela metade o número de mortos até 2020.

No presente projeto, se buscará avaliar a percepção dos condutores com mobilidade reduzida ou deficiência física. Trata-se de uma amostra diferenciada, em virtude de serem mais experientes e não se enquadrarem no perfil de festas e comemorações noturnas.

Para esse grupo a balada é direcionada no sentido de reeducação no trânsito, através do alerta sobre os riscos de beber e dirigir, seja durante ao dia, seja durante a noite, portanto é de extrema importância saber a avaliação dessas pessoas sobre a política, considerando que o objetivo da operação balada segura é reduzir os acidentes de trânsito não somente através de fiscalização, mas também da educação no trânsito.

O objetivo será o levantamento da opinião/avaliação dessa amostra sobre o entendimento da Política, como interpretam as ações desenvolvidas para o enfrentamento dos problemas de álcool e direção e qual opinião sobre as medidas punitivas aplicadas nas fiscalizações da Balada.

Será abordada, também, a opinião sobre a contribuição para reeducação no trânsito, bem como sobre o comportamento dos condutores diante da Política Pública.

### 1.3 OBJETIVOS

#### 1.3.1 Objetivo geral

O objetivo geral deste trabalho é analisar a avaliação de condutores com mobilidade reduzida sobre a Operação Balada Segura.

### 1.3.2 Objetivos específicos

Neste item destaco quais medidas a serem adotadas para alcançar o objetivo/resultado final do trabalho.

- Conceituar a Balada Segura;
- Conceituar a Política Pública;
- Pesquisar referenciais teóricos sobre o tema;
- Pesquisar índices de acidentalidade;
- Pesquisar índices de blitzes e abordagens realizadas pela Operação;
- Fazer o levantamento, através da aplicação de entrevistas qualitativas, da avaliação dos condutores com mobilidade reduzida, atendidos pela JME do DETRAN/RS;
- Analisar os dados colhidos e diagnosticar a avaliação da Política Pública adotada, segundo o grupo de pessoas envolvidas;
- Analisar o impacto desta política para esse grupo e interpretar as informações indiretas coletadas;

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa tem como objetivo identificar a percepção e a avaliação da Política Pública – Operação Balada Segura - para os condutores com mobilidade reduzida, atendidos pela JME do DETRAN/RS, em Porto Alegre.

A amostra da população se trata de condutores/candidatos, os quais no momento do processo de primeira habilitação, adição de categoria ou renovação da CNH, são encaminhados, obrigatoriamente, para a JME do DETRAN/RS para que sejam avaliadas suas aptidões físicas e mentais, pelos médicos peritos examinadores, para a liberação da continuidade dos processos acima descritos, mediante o uso de adaptações veiculares, conforme previsto na Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) 425/2012 e NBR 14970 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Para tanto, será realizada uma pesquisa qualitativa com um grupo de condutores de diversas regiões, os quais passarão pela JME do DETRAN/RS, em POA, na qual se utilizará de um roteiro de entrevista pré-estruturado.

Para Zanella (2009) a pesquisa qualitativa pode ser definida como a que se fundamenta principalmente em análises qualitativas, caracterizando-se, em princípio, pela não utilização de instrumental estatístico na análise dos dados.

A coleta de dados ocorre após a escolha e delimitação do tema, a revisão bibliográfica, a definição dos objetivos, a formulação do problema e das hipóteses ou pressupostos e a identificação das variáveis, conforme Zanella (2009).

Nessa fase podem ser empregadas diferentes técnicas, sendo mais utilizados a entrevista, o questionário e a observação, quando aplicadas a pessoas, e a documentação indireta documental e a documentação indireta bibliográfica, quando não aplicadas a indivíduos, conforme Zanella (2009).

Nessa pesquisa serão adotadas entrevistas. Conforme Zanella (2009), mediante essa técnica podem ser obtidos dados de natureza qualitativa, ou seja, quando você entrevista pessoas com o objetivo de conhecer a opinião, atitudes e significados sobre determinada situação ou fato.

De acordo com Zanella (2009), essa técnica pode ser realizada com todos os segmentos da população, incluindo os analfabetos; permite analisar atitudes, comportamentos, reações e gestos; e dá maior flexibilidade ao entrevistador.

Associada com a técnica da observação, a entrevista possibilita obter maior informação, pois além da fala, dos depoimentos, você pode perceber a linguagem gestual do respondente. Assim, além de você observar o que diz o respondente, você percebe como ele diz. Por isso, exige do pesquisador um olhar atento a todas as manifestações do entrevistado, desde a linguagem oral até a linguagem gestual, conforme Zanella (2009, p. 115).

Conforme Zanella (2009), estes aspectos mostram que a entrevista é a técnica mais adequada para a informação de assuntos que apresentam maior complexidade, como opiniões que envolvem sentimentos, comportamentos, além de facultar maior liberdade na conversa entre o entrevistador e o entrevistado.

Também será usada na pesquisa a análise documental, através da coleta de documentos disponibilizados pelos Órgãos de Trânsito do RS, para o enriquecimento de dados e informações para a conclusão do trabalho.

### 3 DESENVOLVIMENTO DO CONTEÚDO

#### 3.1 REVISÃO TEÓRICA

O compromisso da Operação Balada Segura é preservar vidas promovendo uma mudança comportamental no trânsito, através de ações voltadas à fiscalização e educação, em especial o combate à alcoolemia no trânsito, em locais e horários de maior incidência de acidentalidade, de forma integrada e contínua (DETRAN/RS).

Conforme (DETRAN/RS) a operação desenvolve ações fiscalizatórias, com abordagem de condutores e passageiros durante a blitz, visando à observância às disposições do Código de Trânsito Brasileiro, em especial o combate à alcoolemia no trânsito, além de outros itens de segurança e educativas e pedagógicas, com sensibilização de diversos públicos em palestras, blitzes educativas, participação em eventos e campanhas publicitárias, sempre enfatizando o risco de associar álcool e direção.

Na primeira fase da Balada Segura, as blitzes de fiscalização e educação realizadas em zonas boêmias da Capital gaúcha atuavam nas madrugadas dos finais de semana. O teste do bafômetro era realizado somente nos condutores que apresentavam sinais de embriaguez (DETRAN/RS).

A partir de 27 de setembro de 2011, na nova fase da Operação, as ações passaram a ser realizadas de quarta-feira a sábado (também em vésperas de feriado), e todos os motoristas passaram a ser convidados a fazer o teste de alcoolemia por etilômetro. Segundo estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU), o álcool está presente em mais da metade dos acidentes com mortes (DETRAN/RS).

O Governo do Estado do Rio Grande do Sul, com o objetivo de transformar a Operação em política permanente de Estado e estender a prática aos demais municípios gaúchos, em 30 de março de 2012, publicou a Lei 13.963, instituindo a Operação Balada Segura. Este instrumento possibilitou a realização de convênios com os órgãos municipais de trânsito para realização da Operação no Interior e ainda, possibilitando uma maior alocação de recursos para multiplicar as equipes e a frequência das abordagens na Capital (DETRAN/RS).

**Fotografia 1 – Operação Balada Segura**

Fonte: Balada Segura.

Conforme Saraiva, Walter e Holz, a partir do estudo da Balada Segura e do projeto repensando o trânsito, 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.

De acordo com os autores 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.

A proporção de acidentes durante as noites e madrugadas na Capital caiu em função da mudança de comportamento provocada pelas blitz: houve redução de 37% dos acidentes com vítimas fatais nos três anos de Balada Segura. Também a proporção de mortes que acontecem no RS foi reduzida, nas vias municipais de POA a redução foi de aproximadamente 12% (DETRAN/RS).

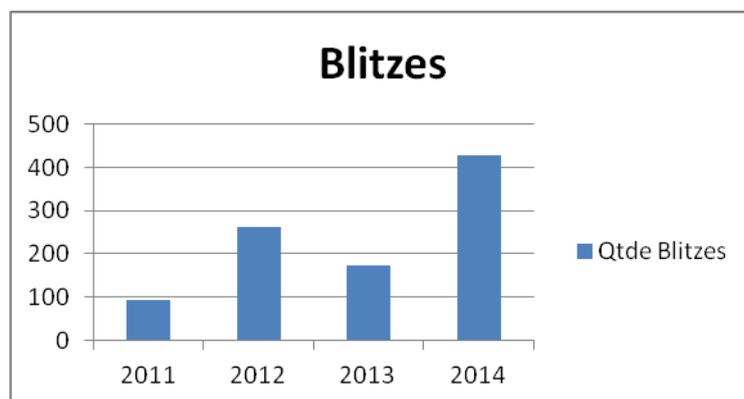
Abaixo, as blitzes e veículos abordados em Porto Alegre desde o início da Política (meados setembro/2011) até dezembro/2014.

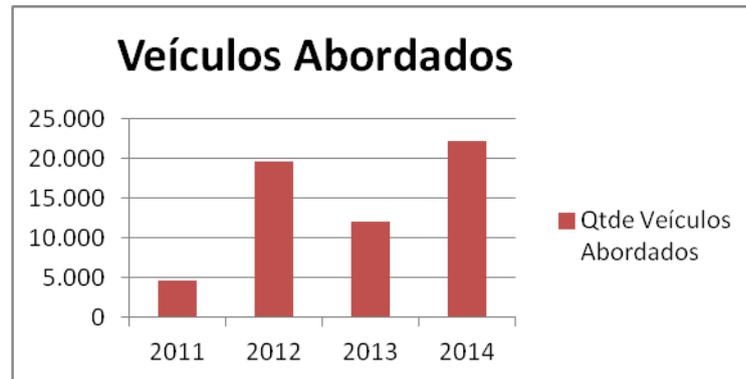
**Tabela 1 – Quantidade Blitz e veículos abordados**

Ano	Qtde Blitzes	Qtde Veículos Abordados
2011	94	4.609
2012	262	19.664
2013	174	12.127
2014	429	22.246

Fonte: Assessoria Técnica DETRAN/RS.

**Gráfico 1 – Quantidade Blitzes**



**Gráfico 2 – Quantidade veículos abordados**

Conforme HOFFMANN, CRUZ E ALCHIERI (2003), quando o organismo falha em captar e processar as informações do ambiente necessárias para a segurança, ou não estabelece um comportamento seguro, é possível que ocorra um acidente de trânsito cuja causa seja classificada como humana.

De acordo com VASCONCELLOS (2012), existe divergência entre os técnicos e especialistas a respeito das causas dos acidentes de trânsito. Apesar da divergência, há consenso quanto ao fato dos acidentes raramente terem uma causa única, sendo na realidade uma decorrência de duas ou três razões concomitantes. Além disso, há certa concordância sobre os fatores considerados mais importantes:

- Ambiente inadequado de circulação: quando espaços destinados a pedestres e ciclistas são invadidos por automóveis, o número e a gravidade dos acidentes aumentam muito;
- O uso de álcool ou de outras drogas. A presença de álcool no sangue de grande parte dos acidentes tem sido registrada em vários estudos;
- A velocidade excessiva: os veículos têm uma energia cinética que precisa ser dissipada quando eles colidem com algum objeto. Esta energia aumenta exponencialmente com a velocidade, tornando as mais altas muito perigosas em caso de acidentes. São as causas de grande parte dos episódios graves;
- As condições da pista e da sinalização: irregularidades, buracos e depressões na via e sinalização ausente ou deficiente estão por trás de grande número de acidentes;

- O estado de manutenção dos veículos: a precariedade da manutenção, principalmente no que se refere à condição dos freios e da suspensão, também são causas relevantes.

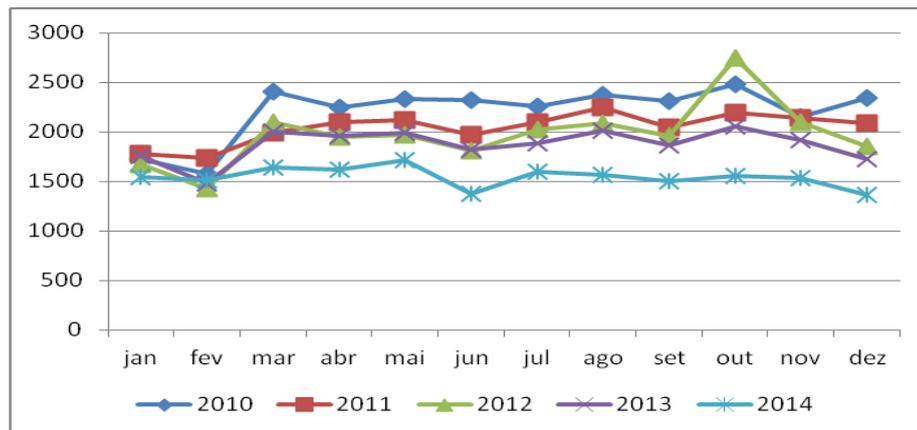
Ilustramos, abaixo, a quantidades de acidentes em POA, nos meses de janeiro a dezembro de 2010 a 2014.

**Tabela 2 – Acidentes de trânsito em POA/RS**

Ano/mês	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total	Evol. %
2010	1722	1572	2402	2247	2335	2318	2260	2375	2314	2477	2154	2345	26521	
2011	1780	1740	1988	2101	2120	1967	2100	2246	2042	2197	2142	2082	24505	-8%
2012	1672	1425	2101	1950	1970	1809	2018	2088	1958	2747	2095	1854	23687	-3%
2013	1756	1475	1998	1958	1986	1819	1884	2012	1864	2052	1918	1725	22447	-5%
2014	1548	1514	1638	1623	1716	1370	1599	1563	1502	1556	1534	1365	18528	-17%

Fonte: EPTC.

**Gráfico 3 – Demonstrativo de acidentes.**



Historicamente, de acordo com HOFFMANN, CRUZ E ALCHIERI (2003), a preocupação de alguns teóricos e especialistas com os desvios de conduta no trânsito contribuiu, ao menos, para constatar a necessidade de criar alternativas de investigação, monitoramento e busca de soluções para a redução dos acidentes. Em meio a isso tudo, entretanto, nem sempre a população tem sido ouvida sobre o assunto.

O comportamento no trânsito pode ser considerado uma manifestação do sistema cultural de um povo. Se existe algo que diferencia os seres humanos das outras espécies é a herança cultural, no sentido de costumes do dia - a - dia, compartilhados e transmitidos de uma geração para a outra, de acordo com

HOFFMANN, CRUZ E ALCHIERI (2003).

Para os autores o complexo cultural trânsito abriga uma grande quantidade de comportamentos contingentes à situação (ambiente físico e relacional), ao meio de transporte e aos objetivos do deslocamento. Os conflitos resultantes deste complexo cultural geralmente se manifestam como comportamentos inadequados, desagradáveis, destrutivos e estressantes.

Os problemas do trânsito são, portanto, em grande parte, de ordem comportamental. O trânsito é o típico sistema no qual se tenta controlar o comportamento pelas regras.

De acordo com HOFFMANN, CRUZ E ALCHIERI (2003), por “fator humano no trânsito” entende-se aquilo que é relativo às ações humanas, o que decorre do comportamento humano, que não seja tocante aos veículos e vias. Usualmente se atribui ao fator humano a responsabilidade pela maioria das ocorrências de trânsito; é o homem, enquanto motorista, passageiro, pedestre, ciclista, etc., aquele que possui maior potencial para prejudicar o funcionamento do sistema do trânsito como um todo.

Segundo, HOFFMANN, CRUZ E ALCHIERI (2003), conforme a Organização Mundial da Saúde, o número de mortes como consequência de lesões em acidentes de trânsito aumentará de 5,1 milhões em 1990 para 8,4 milhões em 2020. Na atualidade, estas lesões são responsáveis por 2,2% da mortalidade mundial de todos os grupos de idade.

De acordo com HOFFMANN, CRUZ E ALCHIERI (2003), os acidentes de trânsito ocupam o nono lugar entre as principais causas de morbidade e provocam 2,8% das incapacidades em todo o mundo. Apesar do número de veículos em relação à população ser maior nos países desenvolvidos, o número de mortes causadas por acidentes de trânsito é muito maior nos países em desenvolvimento, tendo ascendido a mais de 1 milhão (ou 88%) em 1998.

Para os autores o custo econômico das lesões por acidentes de trânsito é enorme. No mundo, de acordo com o organismo internacional (OMS) aproximadamente 50% das vítimas mortais por acidentes de trânsito são jovens, com idades compreendidas entre 15 e 44 anos, correspondendo ao setor mais produtivo da população do ponto de vista econômico. Como os organismos competentes, em matéria de trânsito e sua segurança, não podem garantir um

sistema completamente infalível, a maior parte da responsabilidade pela segurança do trânsito recai sobre os próprios usuários das rodovias, que com suas decisões introduzem um autêntico nível de risco. A tentativa de melhorar a segurança viária somente por meio de técnicas organizativas ou policiais é totalmente insuficiente; a percepção e a avaliação de todos os que participam ou estão envolvidos como condutores ou pedestres no trânsito devem ser necessariamente levadas em consideração de maneira prioritária.

Mesmo sendo evidentes os dados objetivos sobre o risco na direção de veículo, curiosamente eles costumam ter, às vezes, influência e utilidade diretas muito limitadas para os usuários. Efetivamente, o chamado “risco objetivo” (este que é descrito nas estatísticas sobre acidentes) costuma ser considerado, ocasionalmente, o único válido para fazer análise, investigação ou debates. Entretanto, para os usuários das vias e, particularmente, para aqueles que compõem os “grupos de risco”, a única realidade válida, que lhes permite tomar decisões, é aquela que eles percebem diretamente em cada caso e em cada momento (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

Ainda, conforme os autores, se as estimativas objetivas de risco apenas identificam perigos ou comportamentos que envolvam riscos potenciais para o condutor, podemos nos perguntar, então, em que medida podem contribuir também as *estimativas subjetivas* de acidentes para a mesma finalidade? Algumas evidências apontam que às vezes ela é pequena; lamentavelmente, a maioria dos condutores acredita que seu próprio nível de risco é menor que o do condutor que está na média, considerando-se mais seguro e habilidoso, e atribuindo aos demais usuários as falhas que podem se converter num acidente, estimando que suas possibilidades de sofrer um acidente são significativamente menores que as de seus semelhantes. Estas evidências sugerem que as estimativas objetivas de risco tenderão a ser consideradas como algo significativo pela maioria dos condutores, somente quando eles avaliarem seu próprio comportamento.

Certamente, por isso, as medidas preventivas baseadas exclusivamente em índices objetivos de risco, que implicam medidas do tipo repressivo (limitações de velocidade, do índice de álcool no sangue, uso do cinto de segurança e capacete), terão por si mesmas um efeito escasso sobre as atitudes de um numeroso grupo de condutores, porque estes, em muitos casos, não compreendem suficientemente as razões apresentadas (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

Sobre Política Pública não existe uma única, nem melhor, definição sobre o tema. Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas. A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam em responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por que e que diferença faz.

Conforme Pereira (1996, p. 130), a política pública é definida como uma “linha de ação coletiva que concretiza direitos sociais declarados e garantidos em lei”.

Toda política pública deve suprir uma necessidade criada na sociedade e expressar o compromisso dos gestores públicos com determinada questão social ou área específica (Garcia, 2001).

As políticas públicas compreendem um conjunto de decisões e ações direcionadas à solução de problemas políticos. Entende-se por atividade política os procedimentos formais e informais que traduzem as relações de poder na sociedade. As políticas públicas buscam encontrar formas para resolver, sobretudo os conflitos referidos a bens públicos. (RUA, 1998).

Laswell (1936) introduz a expressão *policy analysis* (análise de política pública), ainda nos anos 30, como forma de conciliar conhecimento científico/acadêmico com a produção empírica dos governos e também como forma de estabelecer o diálogo entre cientistas sociais, grupos de interesse e governo.

As políticas públicas (*policies*), conforme RUA (2009) ocorre em um ambiente tenso e de alta densidade política (*politics*), marcado por relações de poder, extremamente problemáticas, entre atores do Estado e da sociedade, entre agências intersetoriais, entre os poderes do Estado, entre o nível nacional e níveis subnacionais, entre comunidade política e burocracia.

Conforme RUA (2009, p. 36), uma forma de lidar com essa complexidade, sem descartar a dinâmica sistêmica, é associar o modelo sistêmico com o modelo do ciclo de política (*policy cycle*), que aborda as políticas públicas mediante a sua divisão em etapas sequenciais, conforme figura, abaixo.

**Figura 1 – Ciclo das políticas públicas**



Autor: RUA, (2009, p. 36).

A correta compreensão do ciclo das políticas pode ser de grande valia para o gestor, favorecendo seu entendimento correto do processo das políticas públicas e auxiliando-o a refletir com clareza sobre como e mediante que instrumentos as políticas poderão ser aperfeiçoadas, de acordo com RUA (2009).

O ciclo de políticas é uma abordagem para o estudo das políticas públicas que identifica fases sequenciais e interativas-iterativas no processo de produção de uma política, conforme RUA (2009). Essas fases são: formação da agenda, formação das alternativas e tomada de decisão, implementação e a avaliação, a qual é o foco do estudo deste projeto.

De acordo com Reinaldo Dias (2009), de maneira espontânea cidadãos, políticos e meios de comunicação conseguem responder se uma política teve êxito ou não. Responder a perguntas sobre o êxito ou não de uma determinada política é fundamental para quem se interessa em conhecer a atuação governamental, em avaliar seu grau de eficácia e eficiência, e em conhecer os efeitos de sua intervenção, seus acertos e seus erros.

Conforme o autor, a avaliação pode ser descrita como uma área de pesquisa que tem por objetivo medir a utilidade e benefícios da intervenção pública através do emprego de um conjunto de técnicas utilizadas em diferentes campos das ciências sociais. Também pode ser entendida como a “aplicação sistemática dos

procedimentos de investigação social para avaliar a conceituação e *design*, implementação e a utilidade dos programas de intervenção social”. O conceito de avaliação não deve ser visto como a etapa final do processo de planejamento, mas como “uma visão integrada, onde a avaliação é realizada em todas as fases da concepção dos programas, analisa a pertinência e a coerência dos problemas, objetivos e instrumentos envolvidos, o processo de implementação do programa e seus resultados”.

Segundo DIAS (2009), a avaliação deve ser considerada um elemento fundamental para o sucesso das políticas públicas, não deve ser realizada somente ao final do processo, mas em todos os momentos do ciclo de políticas. Constitui “uma fonte de aprendizado que permite ao gestor perceber quais ações tendem a produzir melhores resultados”.

Segundo o autor a avaliação é um processo transversal a toda a política, implica a definição da finalidade, metodologia e como o processo de análise pode produzir informações válidas sobre o desempenho da política e conseqüente tomada de decisão com relação a possíveis modificações, continuidade ou exclusão de uma política ou programa público. Tendo ainda a particularidade de que permite aos governos aprender sobre as conseqüências de suas ações, para poder decidir sobre determinada política, ajudando também a administração pública a melhorar ou modificar a formulação, concepção e implementação das políticas. (Reinaldo Dias, 2009).

Conforme Faria (2005), parte significativa dos estudos sobre os processos de avaliação de políticas públicas desde a década de 1960 refere-se às questões de ordem metodológica e/ou às distintas maneiras de se classificar a avaliação. Para Cotta (2001:91), a avaliação tem sido classificada “em função do seu *timing* (antes, durante ou depois da implementação da política ou programa), da posição do avaliador em relação ao objeto avaliado (interna, externa ou semi-independente) e da natureza do objeto avaliado (contexto, insumos, processo e resultados)”.

A avaliação antes (*ex ante*) sempre foi muito estimulada e induzida nos programas financiados pelos organismos multilaterais de financiamento, especialmente aqueles voltados à infraestrutura econômica e ao desenvolvimento urbano. Essas avaliações consistem em análises de custo-benefício, de custo-efetividade, das taxas de retorno econômico dos investimentos previstos (Lobo, 1998).

A avaliação intermediária, também chamada de formativa, é conduzida durante a implementação de um programa como meio de se adquirir mais conhecimento quanto a um processo de aprendizagem para o qual se deseja contribuir. O objetivo é dar suporte e melhorar a gestão, a implementação e o desenvolvimento do programa. A ênfase é dada à aplicabilidade direta dos resultados (Ala-Harja e Helgason, 2000).

As avaliações posteriores à implementação do programa são chamadas *ex post* ou somativas, e visam trabalhar com impactos e processos, portanto, estuda-se a eficácia e o julgamento do valor geral do programa. A objetividade e a credibilidade dos achados são mais importantes que a aplicabilidade direta dos resultados (Lobo, 1998; Ala-Harja e Helgason, 2000).

É possível distinguir pelo menos quatro tipos de uso da avaliação, de acordo com DIAS (2009), quais sejam: (a) instrumental; (b) conceitual; (c) como instrumento de persuasão (quando ela é utilizada para mobilizar o apoio para a posição que os tomadores de decisão já têm sobre as mudanças necessárias na política ou programa); e (d) uso para o “esclarecimento”.

Para o autor o uso instrumental seria comum em pelo menos quatro situações: (1) quando as implicações das descobertas da avaliação não são muito controvertidas; (2) quando as mudanças derivadas ou sugeridas não são de grande monta e/ou mentadora; (3) quando o ambiente do programa é relativamente estável no que diz respeito às suas lideranças, orçamento, tipos de beneficiário etc.; e (4) quando o programa está em crise e não se sabe bem o que deve ser feito.

O segundo tipo de uso é o conceitual, que em geral está relacionado com os técnicos locais do programa, aos quais nem sempre é atribuído maior poder de decisão. Neste caso se pode esperar alguma decisão ou ação em função da avaliação realizada, o que difere do primeiro tipo – instrumental -, na qual nenhuma decisão ou ação é esperada (pelo menos não imediatamente).

O terceiro tipo, o uso da avaliação como instrumento de persuasão, ocorre quando ela é utilizada para mobilizar apoio para a posição que os tomadores de decisão já têm sobre as mudanças necessárias na política ou programa. O que se busca é legitimar uma posição já adotada e ganhar novos apoios para as mudanças desejadas.

O último tipo considerado, o uso da avaliação para o “esclarecimento”, nem sempre tem esse propósito, mas o acúmulo de conhecimentos com origem em

diversas avaliações provoca impacto sobre as redes de profissionais, sobre os formadores de opinião e, também, provocando alterações nas crenças e na forma de ação das instituições, influenciando a agenda governamental. É um tipo de influência que ultrapassa o âmbito mais restrito das políticas e dos programas avaliados.

Conforme DIAS (2009) a avaliação é uma ferramenta importante porque permite à administração realizar uma série de ações em função dos resultados obtidos, entre os quais: gerar informações úteis para futuras políticas públicas; prestar contas de seus atos; justificar as ações e explicar as decisões; corrigir e prevenir falhas; responder se os recursos, que são escassos, estão produzindo os resultados esperados e da forma mais eficiente possível; identificar as barreiras que impedem o sucesso de um programa. Promover o diálogo entre os vários atores individuais e coletivos envolvidos; fomentar a coordenação e a cooperação entre esses atores.

Para que se conheça o grau de satisfação que uma política está produzindo, segundo DIAS (2009), é necessário verificar o impacto do projeto ou do programa específico sobre o público atingido por ele. Os beneficiários-alvos de projetos específicos devem constituir preocupação central para os gestores de políticas, pois são eles os credores de satisfação ou de prestação de contas.

De acordo com DUALIBI, PINSKY E LARANJEIRA (2010), a opinião da população sobre questões referentes ao consumo de bebidas alcoólicas é fundamental ao planejamento e implementação de políticas públicas. Essa noção auxilia o planejador de políticas a compreender quais áreas requerem maior trabalho educativo, no sentido de aumentar o conhecimento e, eventualmente, de afetar atitudes e comportamento. Além disso, a opinião da população também pode oferecer uma oportunidade de reflexão sobre a situação na qual uma nova política e as consequentes mudanças serão implantadas.

Ainda, para os autores, as tentativas de compreensão do sentido público quanto às políticas relacionadas às bebidas alcoólicas são baseadas, principalmente, em pesquisas populacionais. No Brasil, são raros os estudos com essa característica, tanto por conta do assunto (dirigir sob o efeito do álcool), como por sua metodologia (ampla).

### 3.2 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A pesquisa qualitativa, aplicada a um grupo de vinte e um condutores com mobilidade reduzida, foi realizada de forma presencial, a partir de um roteiro de perguntas pré-estruturadas, com duração média de 15 minutos para cada entrevista, aconteceram na sala de espera da JME do DETRAN/RS em POA/RS.

O roteiro foi elaborado com o objetivo de caracterizar o conhecimento e a opinião desses condutores sobre a política pública Operação Balada Segura, comportamentos e sugestões sobre o trânsito.

As entrevistas foram realizadas até o momento em que o entrevistador julgou necessárias para adição de informações, de acordo com o objetivo proposto no trabalho. Quando as respostas começaram a se repetir, a pesquisa foi finalizada.

No quadro, abaixo, está identificado o conteúdo da pesquisa qualitativa. O roteiro completo encontra-se no Apêndice A.

**Quadro 1 – Conteúdo da pesquisa qualitativa**

PERGUNTAS	REFERÊNCIA
Balada Segura	DETRAN/RS
Política Pública	COTTA, Tereza Cristina DIAS, Reinaldo FARIA, Carlos Aurélio Pimenta GARCIA, Ronaldo Coutinho.
Álcool no trânsito	DETRAN/RS DUALIBI, S.; PINSKY, I. ; LARANJEIRA, R.;
Comportamento no trânsito	HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. ; ALCHIERI, J. C

Referente ao sexo e idade a amostra foi escolhida aleatoriamente, contudo foi dada prioridade para a realização de entrevistas com condutores que já sofreram acidentes de trânsito, para sabermos o que mudou no comportamento e a opinião destes sobre a política.

Nos quadros, abaixo, o perfil foi distribuído por sexo feminino e masculino da seguinte forma:

- Ensino fundamental: incompleto e completo;
- Ensino médio: incompleto e completo;

- Ensino superior: incompleto, completo e pós-graduação.

**Quadro 2 – Perfil dos entrevistados**

**Sexo Feminino**

FAIXA ETÁRIA	QUANTIDADE	ESCOLARIDADE
25 a 30	1	ensino superior
41 a 50	1	ensino médio
41 a 50	1	ensino superior
51 a 60	1	ensino superior

**Quadro 3 – Perfil dos entrevistados**

**Sexo Masculino**

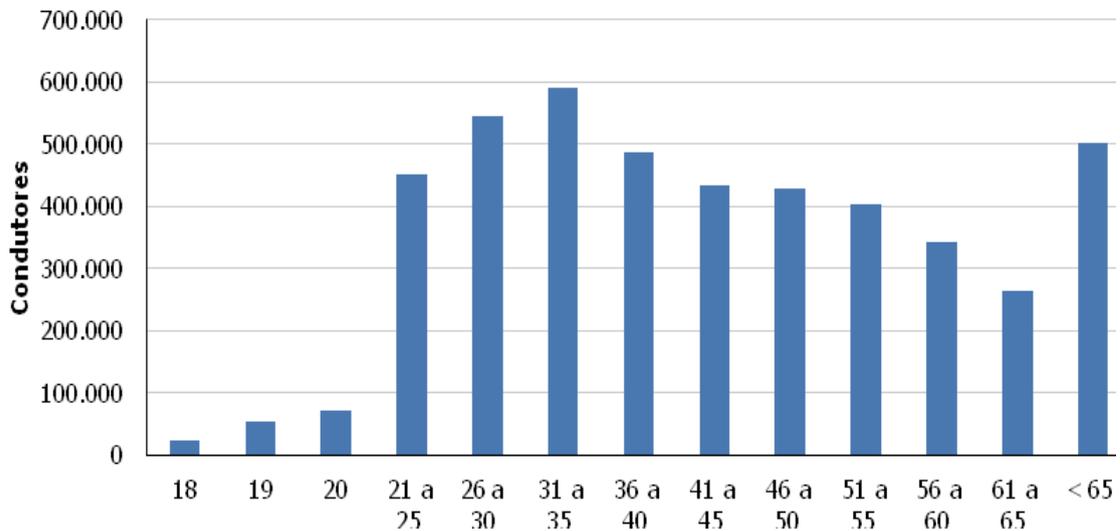
FAIXA ETÁRIA	QUANTIDADE	ESCOLARIDADE
25 a 30	1	ensino médio
25 a 30	1	ensino superior
31 a 40	2	ensino médio
31 a 40	2	ensino superior
31 a 40	1	ensino fundamental
41 a 50	2	ensino médio
41 a 50	2	ensino superior
41 a 50	1	ensino fundamental
51 a 60	1	ensino fundamental
51 a 60	1	ensino médio
61 a 70	2	ensino superior
61 a 70	1	ensino médio

A maioria do público respondente foi composta por homens (81%), a faixa etária foi de 25 a 70 anos, sendo 33% correspondente à faixa de 41 a 50 anos.

No quadro, abaixo, pode-se visualizar os condutores no RS por faixa etária.

Gráfico 4 – Condutores por Faixa Etária

### Condutores por Faixa Etária no RS - posição atual

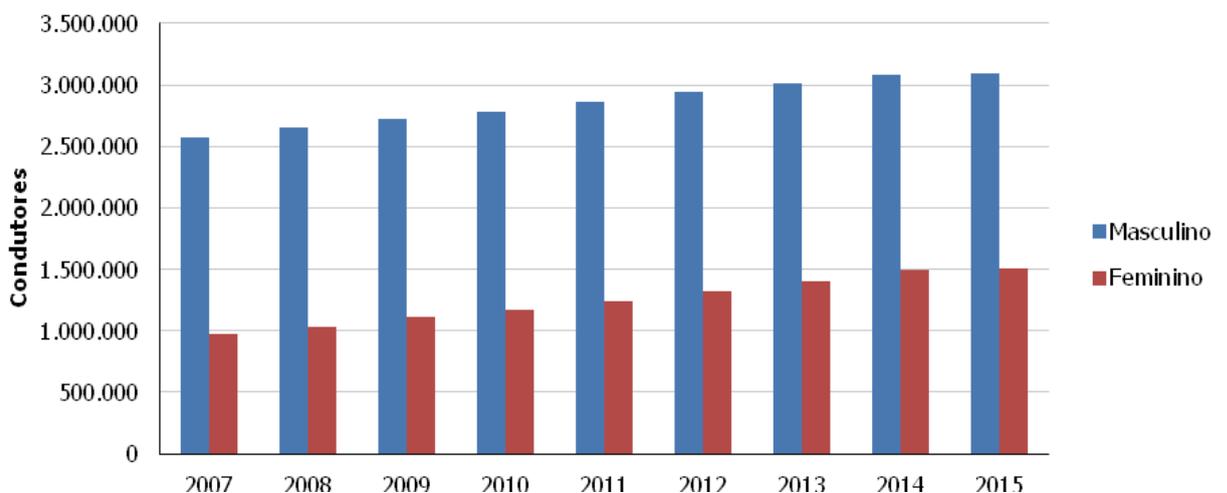


Fonte: Assessoria Técnica DETRAN/RS.

O seguinte gráfico mostra que no RS há um maior número de condutores que se enquadram no gênero masculino. Essa informação esclarece porque 81% dos entrevistados foram homens, mesmo a amostra ter sido escolhida aleatoriamente.

Gráfico 5 – Condutores por Gênero no RS

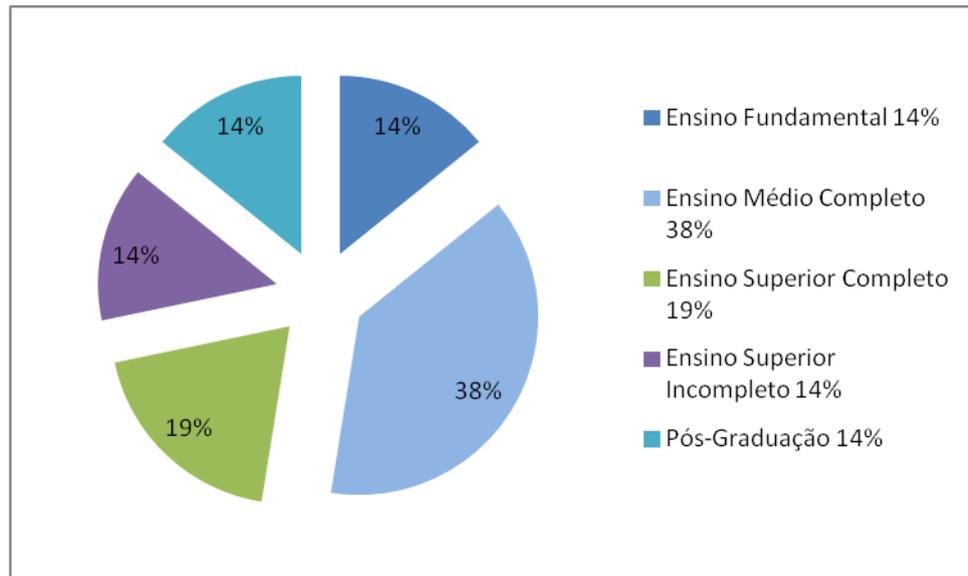
### Condutores por Gênero no RS



Fonte: Assessoria Técnica DETRAN/RS.

O nível de escolaridade foi desde a conclusão do nível fundamental até a pós-graduação. Abaixo, a representação gráfica.

**Gráfico 6 – Nível de escolaridade dos entrevistados.**

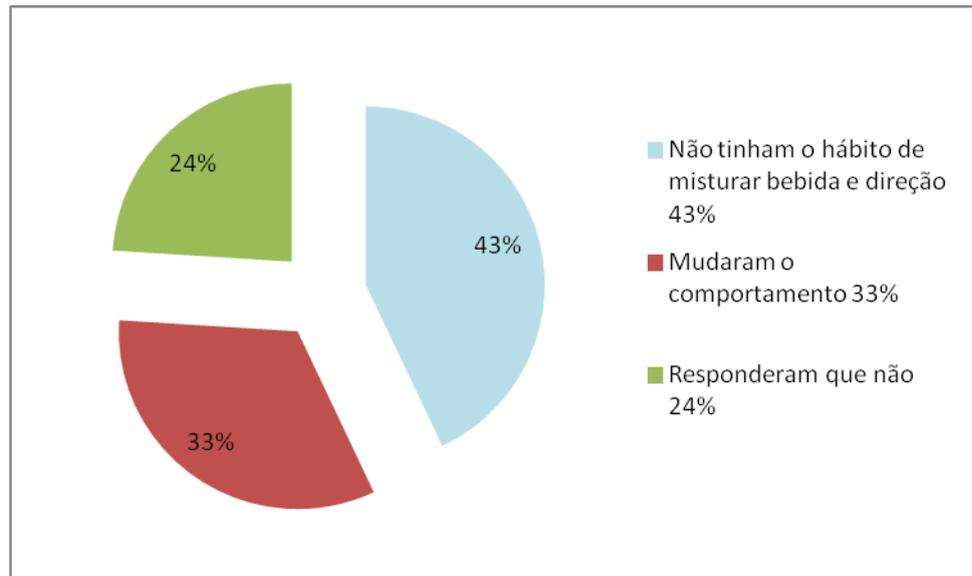


Sobre a Balada Segura, 19% dos entrevistados (todos do sexo masculino) não conhecem a política, os demais conhecem, sabem o principal objetivo e consideram a política boa. Para alguns ainda pode melhorar, através de mais fiscalizações e punições mais severas, com maior número de blitz e em diferentes lugares, pois muitos condutores consultam nas redes sociais onde acontecem as blitzes, o que faz com que tracem caminhos alternativos, para não serem abordados, segundo opinião de alguns entrevistados.

Alguns condutores já foram abordados na fiscalização da Balada Segura, relataram que as experiências foram tranquilas e que não haviam ingerido bebidas alcoólicas, também sinalizaram que os agentes foram muito respeitosos e educados.

Quando questionados se tiveram alguma mudança de comportamento depois do início da Operação Balada Segura, 43% respondeu que já não tinha o hábito de dirigir alcoolizado, 33% respondeu que houve mudança, pois passaram a não ingerir bebida e dirigir, tendo mais consciência e responsabilidade.

**Gráfico 7 – Percentual de mudança no comportamento.**

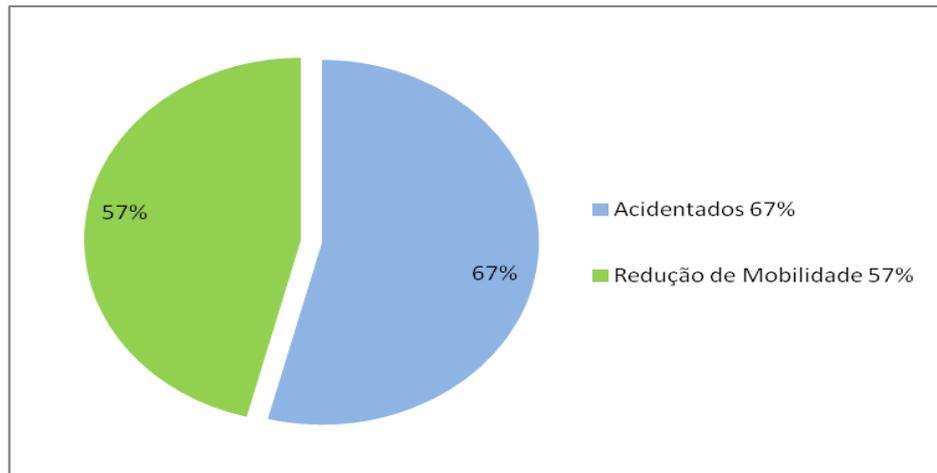


Sobre o comportamento geral dos condutores, consideram que houve uma melhora, que há mais conscientização e percebem isso nos seus círculos de convivência, principalmente, com os condutores mais adultos, pois preferem usar um transporte alternativo a dirigir alcoolizado. Porém alguns colocam que a mudança é em relação a tentar fugir das blitzes e não propriamente não dirigir alcoolizado.

Referente às ações desenvolvidas para prevenir os problemas de álcool no trânsito, todas as respostas apontam para uma mesma linha de resposta: que são positivas, mas poderiam ser melhores, consideram fracas, poucas e flexíveis.

Mesmo assim, os entrevistados consideram que essas ações contribuem positivamente para reeducação no trânsito, possibilitando mais segurança. Um dos entrevistados considera que esse processo se dá ao longo prazo, considerando que mais pessoas são fiscalizadas com o passar do tempo e outro acredita que poderia existir transporte adequado e com qualidade para ser utilizado à noite.

Dos entrevistados, 67% já sofreram acidente de trânsito, destes 57% têm deficiência física ou mobilidade reduzida por causa de um acidente.

**Gráfico 8 – Acidentados e redução de mobilidade**

Todo esse grupo, independentemente se as sequelas foram causadas ou não por acidente de trânsito, respondeu que seu comportamento mudou bastante no trânsito depois do acidente, que passaram a ter mais atenção, respeito às normas de trânsito (limites de velocidade) e não dirige mais alcoolizado, segundo um dos entrevistados “abre uma realidade em relação à segurança no trânsito”.

Ao compararmos os números de acidentes de trânsito com vítimas fatais em POA, percebe-se que houve uma redução de 2012 a 2014, se comparadas a 2010 e 2011.

**Tabela 3 – Acidentes de trânsito com vítimas fatais**

Ano	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	total	Evol.%
2010	15	5	12	17	10	12	8	17	19	13	4	11	143	
2011	10	14	8	9	13	15	9	20	7	16	11	14	146	2%
2012	6	11	8	6	12	6	8	11	12	9	10	6	105	-28%
2013	7	11	9	8	12	10	18	12	15	9	10	6	127	21%
2014	14	6	9	6	15	12	15	15	16	10	10	10	138	9%

Fonte: EPTC.

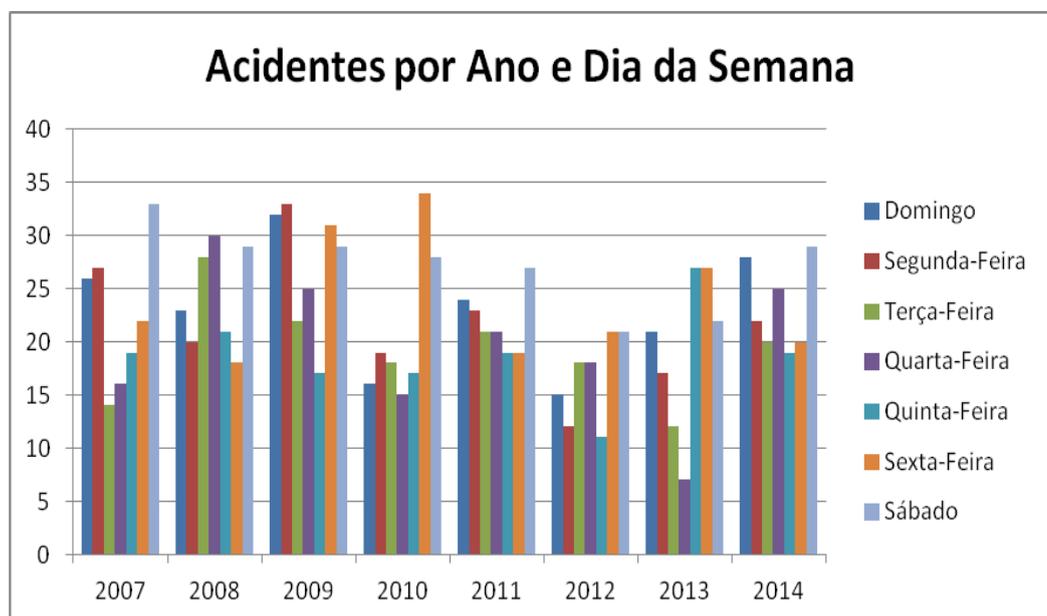
Para os entrevistados alguns aspectos poderiam contribuir para a Balada Segura ser mais efetiva, conforme a seguir:

- Propagandas mais rigorosas;
- Punições mais severas;
- Maior fiscalização nos finais de semana;
- Sobre taxar produtos alcoólicos;

- Maior efetivo de pessoal para maior abrangência das fiscalizações;
- Mais educação antes do processo de habilitação;
- Penas mais rigorosas para os condutores alcoolizados causadores de acidentes;
- Mais rigor e cumprimento da legislação;
- Formação continuada para condutores infratores;
- Extinguir a fiança;

No período de 2011 até 2014 houve uma redução dos acidentes nas sextas-feiras com alguns picos relativamente a 2009. No entanto, aos sábados houve redução entre 2012 e 2013 e um novo aumento em 2014. Referente aos domingos houve um aumento se comparado aos anos de 2010 a 2013, o que pode estar associado à percepção dos condutores de que a operação não é realizada aos domingos.

**Gráfico 9 – Acidentes por ano e dia da Semana em POA/RS**



Fonte: Assessoria Técnica DETRAN/RS

As pessoas têm personalidades e necessidades individuais, quando introduzidas num espaço coletivo, existe o encontro de diversas culturas e comportamentos diferenciados, essa interação aumenta a probabilidade de acontecerem conflitos.

Diariamente somos condicionados a determinadas regras, responsabilidades

e deveres, para diminuir as situações conflitantes.

No trânsito não é diferente, devemos obedecer a normas, leis e regras de condutas adequadas para que todos possam conviver em harmonia, independentemente se condutores ou não.

As políticas públicas desenvolvidas pelos gestores públicos, na maioria das vezes, são destinadas a suprir necessidades e sanar problemas já existentes na sociedade. Entretanto, o que deve ser estimulado e defendido é que as políticas públicas sejam planejadas de modo que passem de reparação para a prevenção, ou que sejam alternadas, trabalhando com as duas possibilidades concomitantemente, para aos poucos modificar a cultura.

Podemos afirmar que a Política Pública Operação Balada Segura se apresenta como um remédio e uma prevenção, pois vem sendo realizada com o objetivo de combater a violência no trânsito, já instalada na sociedade e, ao mesmo tempo, busca prevenir que mais acidentes aconteçam, através das ações de fiscalização e educação no trânsito.

#### 4. CONCLUSÕES/CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho foi desenvolvido através de entrevistas feitas com condutores que se enquadram num perfil mais experiente, através da aplicação de perguntas em profundidade para obtenção das informações necessárias a realização da pesquisa proposta no trabalho.

O estudo fundamentado na avaliação da Política Pública Operação Balada Segura buscou identificar a opinião dos condutores com mobilidade reduzida, através de suas visões e de seus comportamentos relativos à Balada Segura e ao trânsito como um todo.

As políticas públicas devem atender as necessidades da sociedade, através do empenho dos gestores públicos na realização de projetos capazes de garantir os direitos legais da população e de promover o bem estar da comunidade.

Conforme fundamentação teórica desse trabalho, através da avaliação dos programas e projetos desenvolvidos pelos gestores pode-se verificar se uma política teve êxito ou não.

Nesse trabalho optamos por uma linha de avaliação que se enquadra em avaliações posteriores a implementação da política, ou seja, foram estudados impactos, opiniões, julgamentos e sugestões a partir da coleta de informações realizadas com determinada amostra da população envolvida diretamente com a política pública: condutores e trânsito.

Todos os entrevistados, que conhecem a Balada Segura, a consideram boa, acreditam que contribui para a reeducação no trânsito e para a mudança de comportamento dos condutores. Alguns entrevistados colocam que a fiscalização deve ter igualdade, ou seja, deve ser aplicada independentemente de quem seja o condutor infrator.

Todos entrevistados acreditam que a Balada pode ser ainda mais efetiva, se tomada determinadas providências pelas autoridades. Dentre elas que a realização do teste do bafômetro deveria ser obrigatória, que os condutores embriagados causadores de acidentes deveriam receber punições mais rígidas, além de maior número de blitzes.

Também foi colocado que as campanhas devem ser mais impactantes, um exemplo citado por um dos entrevistados foi a comparação entre as bebidas

alcoólicas e o cigarro, o qual tem na embalagem estampadas fotografias, com intuito de mostrar as causas do fumo de forma mais surpreendente.

Com a pesquisa identificou-se que parte dos condutores não sabe que a Balada Segura é uma Política Pública, quando questionados sobre a “Política pública Operação Balada Segura”, ficaram surpresos sem entender do que se tratava a pergunta: “Política Pública?”.

Pode-se perceber nas entrevistas, também, o descontentamento dos condutores em relação à forma como é conduzida a questão de beber e dirigir, principalmente no que tange as consequências de tal ato. Questões como “o que adianta se a fiança libera os infratores? Há morosidade nas punições? Não é obrigatório realizar o bafômetro?”.

É perceptível que não julgam como é feita a Política Pública Operação Balada Segura e sim o contexto geral, no qual estamos inseridos, que sustentam atitudes que não agradam a sociedade.

No geral o programa foi bem avaliado, dentro das possibilidades disponíveis pelos gestores, é conduzido de maneira satisfatória.

Uma das restrições desse estudo foi o número de respondentes que não conheciam a Balada, mesmo não afetando o objetivo da pesquisa, foi uma parcela que não pode opinar diretamente sobre as questões propostas na entrevista.

Este trabalho possibilita espaços para novas pesquisas sobre a Balada Segura, a partir da opinião de um público diferente do jovem, de diferentes faixas etárias e com uma amostra maior. Recomenda-se que seja realizada a pesquisa quantitativa para possibilitar uma análise mais precisa e estatisticamente determinada, além de um tempo maior para aplicação e análise das respostas.

## REFERÊNCIAS

- ALA-HARJA, Marjukka; HELGASON, Sigurdur. Em direção às melhores práticas de avaliação. *Revista do Serviço Público*, Brasília, v. 51, n. 4, p. 5-59, out./dez. 2000.
- BOAVENTURA, Edivaldo M. Metodologia da Pesquisa. São Paulo, Ed. Atlas S. A., 2009.
- COTTA, Tereza Cristina. Avaliação educacional e políticas públicas: a experiência do Sistema Nacional de Avaliação da Educação Básica (Saeb). *Revista do Serviço Público*, Brasília, v. 52, n. 4, p. 89-110, out./dez. 2001.
- DIAS, Reinaldo. Políticas Públicas: princípios, propósitos e processos. São Paulo: Atlas, 2012.
- DUALIBI, S.; PINSKY, I. ; LARANJEIRA, R.; Álcool e Direção: Beber ou Dirigir. São Paulo: Editora Unifesp, 2010.
- FARIA, Carlos Aurélio Pimenta de. A política da avaliação de políticas públicas. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 20, n. 59, p. 97-109, out. 2005.
- GARCIA, Ronaldo Coutinho. Subsídios para organizar avaliações da ação governamental. *Planejamento e Políticas Públicas*, Brasília, n.23, p. 7-70, 2001.
- HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C.; Comportamento Humano no Transito/São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- LASWELL, H.D. (1936/1958) *Politics: Who Gets What, When, How*. Cleveland, Meridian Books.
- LOBO, Thereza. Avaliação de processos e impactos em programas sociais: algumas questões para reflexão. In: RICO, Elizabeth Melo (Org.). *Avaliação de políticas sociais: uma questão em debate*. São Paulo: Cortez, 1998. p. 75-84.
- MEAD, L. M. (1995) "Política Pública: Visão, Potencial, Limites", *Correntes Políticas*, Fevereiro: 1-4.
- PEREIRA, Potyara. A.P. *A Assistência Social na Perspectiva dos Direitos: crítica aos padrões dominantes de proteção aos pobres no Brasil*. Brasília: Thesaurus, 1996.
- RUA, Maria das Graças. *Jovens acontecendo na trilha das políticas públicas*. Brasília: Comissão Nacional de População e Desenvolvimento, 1998.2. V.
- RUA, Maria das Graças/ *Políticas públicas – Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília]: CAPES: UAB, 2009. 130p. : il.*
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *MOBILIDADE URBANA E CIDADANIA*. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

ZANELLA, Liane Carly Hermes. Metodologia de estudo e de pesquisa em administração. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília]: CAPES: UAB, 2009. 164p. : il.

BALADA SEGURA. Disponível em:  
<http://www.baladasegura.rs.gov.br/conteudo/993/a-operacao>. Acesso em 23/03/14.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO. Disponível em:  
<http://www.detran.rs.gov.br/>. Acesso em 14/04/2015.

[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu\\_doc/acidentes\\_marco2015.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/eptc/usu_doc/acidentes_marco2015.pdf). Acesso em 14/04/2015.

**APÊNDICE A – Roteiro de entrevista qualitativa****PATRÍCIA DE OLIVEIRA**

Sexo:

( ) Feminino

( ) Masculino

Qual a sua idade? \_\_\_\_\_

Nível de instrução:

( ) Ensino Fundamental

( ) Ensino Médio Completo

( ) Ensino Superior Completo

( ) Ensino Superior Incompleto

( ) Pós-graduação

- 1) Você conhece a Balada Segura?
- 2) Qual a sua opinião sobre a Política Pública Operação Balada Segura?
- 3) Você sabe qual principal objetivo da Política?
- 4) Como você interpreta as ações desenvolvidas no Estado para prevenir os problemas de álcool no trânsito?
- 5) O que você acha das medidas punitivas realizadas pelas operações que visam combater a combinação de álcool e trânsito?
- 6) Você acha que as ações desenvolvidas contribuem para a reeducação no trânsito?
- 7) Você percebe alguma mudança no comportamento dos condutores no trânsito? Quais?

- 8) Você já sofreu acidente de trânsito? Antes ou depois da implementação da política? O que este episódio mudou no seu comportamento, em relação ao trânsito?
- 9) A sua redução de mobilidade foi causada por acidente de trânsito?
- 10) Você já foi parado em alguma blitz da operação balada segura? Como foi a experiência?
- 11) A Balada Segura influenciou alguma mudança no seu comportamento no trânsito? Qual (is)?
- 12) Que aspectos da política você acha que devem ser alterados para que ela seja mais efetiva?