

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

Thyele Nunes La Rosa

ANÁLISE DE UMA POLÍTICA PÚBLICA DE TRÂNSITO: A BALADA SEGURA

**Porto Alegre
2019**

Thyele Nunes La Rosa

ANÁLISE DE UMA POLÍTICA PÚBLICA DE TRÂNSITO: A BALADA SEGURA

Trabalho de conclusão de curso de Especialização apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública.

Orientador(a): Prof^a. Dr^a. Mellina Da Silva
Terres

Coorientador(a): Adriana Paz Nunes

Porto Alegre
2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL

Reitor: Prof. Dr. Rui Vicente Oppermann
Vice-reitora: Profa. Dra. Jane Fraga Tutikian

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO

Diretor: Prof. Dr. Takeyoshi Imasato
Vice-diretor: Prof. Dr. Denis Borenstein

COORDENAÇÃO DO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA

Coordenador: Prof. Dr. Paulo Ricardo Zilio Abdala
Coordenador substituto: Prof. Dr. Rafael Kruter Flores

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

La Rosa, Thyele Nunes

Análise de uma política pública de trânsito: a Balada Segura / Thyele Nunes La Rosa. – 2019.

35 f.

Orientador(a): Prof. Dra. Mellina da Silva Terres;
Coorientador(a): Adriana Paz Nunes.

Trabalho de conclusão de curso (Especialização) –
Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Programa de Pós-
Graduação em Administração, Porto Alegre, BR – RS, 2019.

1. Políticas públicas. ABNT. 2. Balada Segura. 3. Alcoolemia
no trânsito. 4. Rio Grande do Sul. I. Terres, Mellina da Silva,
orientadora e. II. Nunes, Adriana Paz, coorientadora e. III.
Título.

Escola de Administração da UFRGS

Rua Washington Luiz, 855, Bairro Centro Histórico
CEP: 90010-460 – Porto Alegre – RS
Telefone: 3308-3801
E-mail: eadadm@ufrgs.br

Thyele Nunes La Rosa

ANÁLISE DE UMA POLÍTICA PÚBLICA DE TRÂNSITO: A BALADA SEGURA

Trabalho de conclusão de curso de Especialização apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública.

Aprovada em _____ de _____ de 2019.

Banca Examinadora

Examinador(a): Nome e Sobrenome

Examinador(a): Nome e Sobrenome

Orientador(a): Prof. Dra. Mellina da Silva Terres

Coorientador(a): Adriana Paz Nunes

RESUMO

O presente estudo vai verificar a eficácia da política pública Balada Segura nesses oito anos de atividade no Rio Grande do Sul. A Balada Segura atua, principalmente, nas noites e madrugadas, realizando blitzes de fiscalização e educação para combater a alcoolemia no trânsito. Os motoristas abordados são submetidos ao teste do bafômetro. O programa começou em 2011 em Porto Alegre e já conta com 33 municípios engajados na causa, através de convênio com o Estado. Sobre a análise da política pública, a metodologia e a forma de abordagem utilizadas foram por estudo quantitativo que utilizou dados estatísticos para medir e verificar resultados. A coleta de dados foi através de pesquisa documental, utilizando dados secundários e documentos oficiais do DetranRS e da Balada Segura. Os resultados do estudo foram considerados satisfatórios, pois a política pública que este trabalho analisou é eficaz, ajuda a reduzir o índice de pessoas dirigindo sob o efeito de álcool e mostra que ajuda a diminuir a mortalidade no trânsito. Além disso, o aumento nas abordagens, nas autuações por alcoolemia no trânsito e aumento na fiscalização colabora para a segurança no trânsito.

Palavras-chave: Política Pública. Balada Segura. Alcoolemia no trânsito. Rio Grande do Sul.

ABSTRACT

The present study will verify the effectiveness of the public policy Balada Segura in these eight years of activity in Rio Grande do Sul. The Balada Segura acts, mainly, in the nights and dawns, carrying out blitzes of control and education to combat the traffic bacillemia. The drivers approached are submitted to the breathalyzer test. The program began in 2011 in Porto Alegre and already has 33 municipalities engaged in the cause, through an agreement with the State. On the public policy analysis, the methodology and the form of approach used were by quantitative study that used statistical data to measure and verify results. The data collection was through documentary research, using secondary data and official documents of the DetranRS and the Balada Segura. The results of the study were considered satisfactory, since the public policy that this work analyzed is efficacious, it helps to reduce the number of people driving under the influence of alcohol and shows that it helps to reduce the mortality in the traffic. In addition, the increase in approaches, in the assessments by blood alcohol in the traffic and increase in the control collaborates for the safety in the transit.

Keywords: Public policy. Balada Segura. Blood alcohol in transit. Rio Grande do Sul.

LISTA DE FIGURAS

Fotografia 1 – Operação Balada Segura.....	16
Figura 1 – Cronologia da Balada Segura	18

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Acidentes com vítimas fatais por dia da semana	26
Tabela 2 - Acidentes com vítimas fatais por turno.....	26

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Histórico de acidentes com vítimas fatais	24
Gráfico 2 - Histórico de vítimas fatais	25
Gráfico 3 - Número de blitzes realizadas	27
Gráfico 4 - Número de testes de bafômetros realizados	28
Gráfico 5 - Número de veículos abordados	29
Gráfico 6 - Percentual de autuados na Balada Segura	30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
BS	Balada Segura
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
OPAS	Organização Pan-Americana da Saúde
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONGS	Organizações não-governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
POA	Porto Alegre
RS	Rio Grande do Sul
TCC	Trabalho de Conclusão do Curso

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
1.1	Problema De Pesquisa	13
1.2	Objetivo Geral	14
1.3	Objetivos Específicos	14
1.4	Justificativa	14
2	REVISÃO DA LITERATURA	16
2.1	Políticas Públicas.....	16
	2.1.1 A Balada Segura	17
2.2	Eficácia, Eficiência e Efetividade – 3Es	21
2.3	Comportamentos De Risco No Trânsito	21
3	METODOLOGIA DA PESQUISA.....	23
4	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS.....	25
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
6	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36

1 INTRODUÇÃO

Muitas pessoas consomem bebida alcoólica na sociedade brasileira e infelizmente ainda há milhares que utilizam bebida e direção. O condutor que está sob efeito de álcool no organismo tem a capacidade de atenção alterada, diminuindo seu reflexo e aumentando o seu tempo de reação, assim como a percepção e coordenação motora reduzem sua habilidade de conduzir um veículo (JORGE E ADURA, 2013).

Segundo a OPAS/OMS Brasil (2018), os acidentes de trânsito estão entre as dez principais causas de morte no mundo, tomando a oitava posição conforme dados divulgados em maio de 2018. Em maio de 2011 foi lançada a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 em mais de 110 países – aprovada em 2010 numa Assembleia Geral da ONU – com o objetivo global de salvar milhões de vidas que são perdidas no trânsito, ou seja, reduzir pela metade o número de mortos até o ano de 2020.

Sobre os temas de álcool e direção: Nascimento e Garcia (2009), Damacena (et. al, 2016) e Abreu, Lima e Alves (2006) citam que a violência no trânsito e sua relação com o beber e dirigir é um problema de saúde pública no país. Com o intuito de diminuir a embriaguez ao volante e a acidentalidade do trânsito no Brasil, foi criada a Lei Federal nº 11705/2008, conhecida como Lei Seca, que juntamente com a Lei Federal nº 12760/2012, tem penalidades severas e tolerância zero para quem bebe e dirige, ou seja, não pode ter qualquer quantidade de álcool no sangue.

No Rio Grande do Sul, o governo criou uma política pública em 2011 para ajudar a reduzir a mortalidade no trânsito – principalmente para quem mistura bebida e direção – o programa Balada Segura. A primeira operação aconteceu em 04 de fevereiro de 2011 como projeto-piloto na cidade de Porto Alegre. O programa realiza blitzes de fiscalização nas noites e madrugadas da cidade, além de realizar o teste do bafômetro para retirar das ruas quem bebe e dirige. Em 2019, a BS já está presente em 34 municípios do RS. Segundo Oliveira (2015, p.35), “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”.

Nesse sentido, o trabalho de conclusão do curso irá analisar os estudos no tema bebida e direção e verificar a evolução do programa, nesses oito anos de existência, sobre o impacto da política pública para a redução de motoristas dirigindo alcoolizados.

1.1 Problema De Pesquisa

Considerando que os acidentes de trânsito são a oitava causa principal de mortes no mundo, conforme descrito anteriormente, e que existem diversos fatores preocupantes que podem causar acidentes como, por exemplo: excesso de velocidade, ultrapassagem em local proibido, falta de iluminação ao utilizar as vias, dirigir sem cinto de segurança e o beber e dirigir, entre outros, é evidente a preocupação dos órgãos governamentais para tentar reduzir esse índice e como participante da Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011-2020, o Brasil e seus Estados devem ajudar a diminuir essa taxa de mortalidade.

Conforme Nascimento e Garcia (2009), a combinação de beber e dirigir, nas duas últimas décadas do século XX, foram considerados problema de saúde pública no Brasil. E, para ajudar a reduzir a mortalidade no trânsito e também combater a alcoolemia no trânsito, o RS trabalha desde 2011, com a política pública Balada Segura que realiza blitz de fiscalização nas noites e madrugadas, efetuando testes de bafômetro nos motoristas abordados e multando-os por alcoolemia ao volante quando acusa álcool no etilômetro, além de mostrar efetividade na mudança de comportamento com relação a quem utiliza álcool e direção e ajudar na redução de acidentes com vítimas fatais.

De 2011 a 2018, mais de quatorze mil pessoas perderam a vida no trânsito do RS. Os dados estatísticos de acidentalidade até dezembro de 2018 mostram que o número de vítimas fatais ainda é maior no sexo masculino e morrem mais jovens entre 18 e 34 anos, além de ocorrerem mais acidentes durante a noite e madrugada e, também, aos finais de semana (DETRAN/RS, 2019). Sob o ponto de vista teórico, Vieira (2016) destaca que o consumo de álcool por condutores é a principal causa dos acidentes em estradas e rodovias do Brasil e, segundo a ABRAMET, quase metade dos acidentes de trânsito tem a combinação de álcool e direção, estão atrás apenas do excesso de velocidade.

Diante disso, a Balada Segura atua há oito anos em Porto Alegre e RS, e ajuda a retirar os infratores das ruas quando são parados em blitz, principalmente os que misturam álcool e direção, além de prevenir que mais acidentes ou mortes ocorram, com aumento das fiscalizações à noite. Considerando o tema proposto para este TCC, a expectativa da sociedade em relação a segurança no trânsito, a mudança de comportamento que vem ocorrendo, que uma política pública deve ser efetiva para melhorar os propósitos em comum dos cidadãos: o problema de pesquisa é definido no seguinte contexto: **qual a eficácia da política pública Balada Segura desde o seu lançamento?**

1.2 Objetivo Geral

O objetivo geral é analisar a eficácia da Balada Segura enquanto uma política pública.

1.3 Objetivos Específicos

1. Identificar os índices de acidentalidade com vítimas fatais e relacioná-los com as blitzes da Balada Segura que acontecem nas noites e madrugada;
2. Analisar os dados estatísticos da Balada Segura e relacioná-los com a redução de motoristas alcoolizados nas blitzes;

1.4 Justificativa

A Balada Segura atua em Porto Alegre desde 2011 para reduzir os acidentes e mortes no trânsito e, principalmente, para retirar os condutores que misturam bebida e direção. Em oito anos de atividade na capital, o programa ajudou a retirar mais de 40 mil condutores que se recusaram a fazer o teste do bafômetro ou que estavam dirigindo sob efeito de álcool. Desde o início, em 2011, o número de abordagens realizadas em blitz só aumentou, chegando a mais de 500 mil testes de bafômetros realizados até dezembro de 2018, conforme dados estatísticos do site da Balada Segura (2019).

Para melhor esclarecimento, na relação do uso de álcool e direção e nos acidentes de trânsito, conforme Moura estabelece: “no Brasil, a ampla divulgação da Lei nº 11.705 pela mídia nacional e a grande adesão da medida pela população levaram à redução imediata da condução de veículos após a ingestão abusiva de bebidas alcoólicas nos meses iniciais à promulgação da lei” (2009, p. 893), o estudo mostra quão necessário deve-se avaliar o impacto da Lei Seca na mudança de comportamento.

“Os efeitos da bebida alcoólica na condução de veículos são inúmeros, causando um impacto significativo e crescente na morbimortalidade por acidentes de trânsito”, conforme Jorge e Adura (2013, p. 28). Assim, qualquer quantidade ingerida de álcool é prejudicial a direção de veículo automotor e também para segurança no trânsito.

A perspectiva desse trabalho e sua justificativa é analisar dados secundários que vão utilizar a teoria do programa e sua aplicação no Estado para identificar se foi efetiva a implementação da política pública enquanto importante medida preventiva e se houve redução de acidentes com vítimas fatais desde o início da Balada Segura.

2 REVISÃO DA LITERATURA

A revisão da literatura aborda os principais conceitos que devem auxiliar na compreensão da pesquisa. Desta forma, este capítulo descreve as políticas públicas, os 3Es (Eficácia, Eficiência e Efetividade) e os comportamentos de risco no trânsito.

2.1 Políticas Públicas

Entre 1995 e 2002 foi instituída a “Reforma do Estado”, tendo como um de seus principais formuladores o ex-Ministro, Luiz Carlos Bresser Pereira. A reforma gerencial tinha como objetivo aumentar a eficiência e a efetividade das organizações estaduais, aprimorar a qualidade das estratégias de governo e tornar a administração mais “cidadã” com seu público/usuário (Bercovici, 2006, p. 150). Conforme Bercovici (2006, p.151), a reforma do Estado possuía duas diferentes áreas de atuação para o Poder Público: “de um lado, a administração pública centralizada, que formula e planeja as políticas públicas; de outro, os órgãos reguladores, que regulam e fiscalizam a prestação de serviços públicos”.

Compreender o conceito de “público” é o primeiro passo para se discutir políticas públicas, conforme Dias e Matos (2015), “o público compreende aquele domínio da atividade humana que é considerado necessário para a intervenção governamental ou para a ação comum”. Alguns termos utilizados com frequência, referenciam esse âmbito comum, como por exemplo, o interesse público, o setor público, a opinião pública, a saúde pública, entre outros. A definição de política pública presume que existe uma área ou domínio de vida que não é privada ou somente particular, mas que está em comum com as outras pessoas.

Para Heidemann, et al. (2010), implementar políticas públicas é criar uma grande expectativa de um administrador público, pois representa os desafios da gestão dele e de um trabalho bem feito. E, ainda, “o tipo ideal de burocracia, por exemplo, não lhe satisfaz como instrumento estratégico concebido para a produção eficaz de serviços públicos”.

Outra definição de política pública:

Como um dos principais autores de estudos sobre política pública, Dye (1972) define política pública como “tudo o que um governo decide fazer ou não fazer” (Howlett & Ramesh, 2003). Neste conceito, pode-se destacar que a política pública é uma iniciativa de caráter oficial para resolver problemas da sociedade. O agente principal desse processo é o governo enquanto representa a dimensão política de toda sociedade. Neste sentido, a política pública se distingue da política privada, pela presença do Estado em sua produção ou coprodução. Pelo lado da origem, a política pública nasce na esfera pública, ou poder público, que diz respeito ao que é comum, de todos, coletivo. Quanto ao alvo das políticas públicas, todos os membros de uma pólis, de uma jurisdição político-administrativa, serão afetados por seus efeitos; se nem todos são beneficiários diretos de uma política, todos terão que arcar com os ônus dela. (HEIDEMANN et al, 2010, p. 3).

O conceito de políticas públicas ainda não é um consenso entre pesquisadores, mas existem muitas definições sobre o tema. O *policy process* – conceito do processo de políticas públicas – traz uma ideia de serem adaptadas em todas as suas fases por atores e instituições de diferentes tipos, sendo que os atores podem ter relações conforme suas crenças/interesses na defesa de uma opinião e suas ações podem ser afetadas pelo conjunto em que operam e podem ser influenciadas por fatores externos (Almeida; Gomes; 2018).

Dias e Matos (2015) destacam que as políticas públicas atuam, de forma resumida, na “gestão dos problemas e das demandas coletivas através da utilização de metodologias que identificam as prioridades, racionalizando a aplicação de investimentos e utilizando o planejamento como forma de se atingir os objetivos e metas predefinidos”. Nesse sentido, uma política pública como a Balada Segura é considerada um programa de ação de um governo, que é executada por um órgão governamental e conta com apoio de outras organizações para a realização plena das operações.

2.1.1 A Balada Segura

A Lei Federal nº 11705/2008, conhecida como “Lei Seca”, juntamente com a Lei Federal nº 12760/2012, foram criadas para reduzir a mortalidade no trânsito por quem dirige depois de ingerir bebida alcoólica. As leis têm penalizações severas e tolerância zero à quantidade de álcool no sangue.

O DetranRS junto com o Governo do Estado do Rio Grande Do Sul e outros parceiros iniciaram, no primeiro trimestre de 2011 em Porto Alegre, a Balada

Segura. O programa busca uma modificação comportamental no trânsito gaúcho, realizando blitz de fiscalização e educação para tornar o trânsito mais seguro. Conta com o apoio da Polícia Civil, Brigada Militar, Empresa Pública de Transporte e Circulação, Polícia Rodoviária Federal e Prefeituras Municipais do Estado. A **fotografia 1** ilustra uma blitz de fiscalização com os órgãos parceiros em Porto Alegre.

Fotografia 1 – Operação Balada Segura

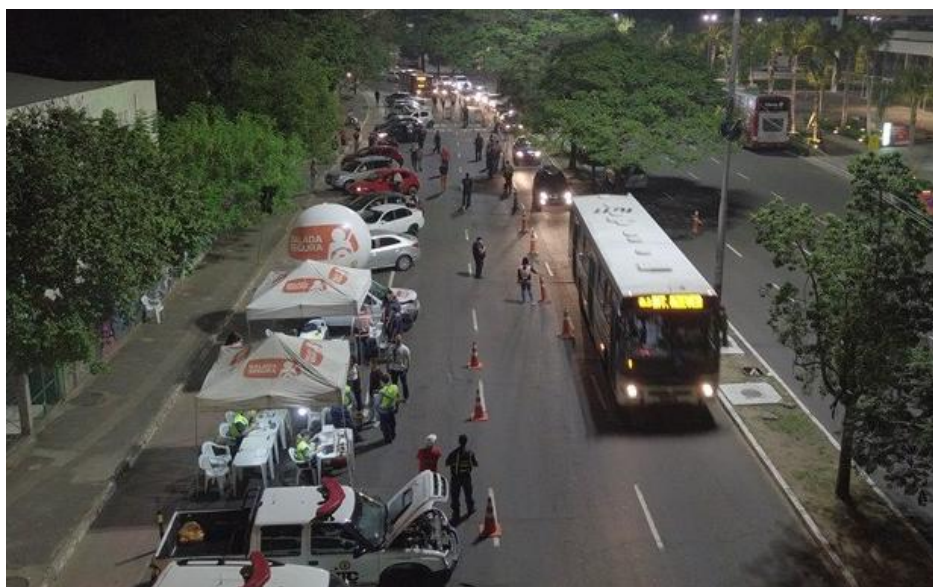


Foto: DetranRS – Jaimar Monteiro

Em março de 2012, foi instituída a Lei Estadual nº 13.963, que torna a Balada Segura uma política pública permanente de Estado, possibilitando a extensão para outros municípios do RS e promovendo a assinatura de convênios com órgãos municipais para implantação do programa nas outras cidades, conforme o site da Balada Segura (2019).

Atualmente, a BS está presente em mais de trinta municípios do RS além da capital, são eles: Canoas, Alegrete, Ijuí, Esteio, Guaíba, Erechim, Passo Fundo, Rio Grande, Uruguaiana, Pelotas, Alvorada, Santana do Livramento, Santa Maria, Santa Cruz do Sul, Cachoeira do Sul, Carazinho, Cruz Alta, Eldorado do Sul, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Bento Gonçalves, Bagé, Lajeado, Caxias do Sul, Gravataí, Estância Velha, Itaqui, Camaquã, Viamão, Cachoeirinha, São Borja, Sapucaia do Sul e Garibaldi.

A **figura 1** mostra uma linha cronológica desde a implantação da Balada Segura em 2011 até o ano de 2018, de acordo com o site do DetranRS (2019), conforme segue:

Em 2011, o projeto piloto iniciou em fevereiro em Porto Alegre. Na primeira fase, as blitzes aconteciam nas noites e madrugadas de sextas e sábados, e apenas os condutores suspeitos de terem ingerido álcool eram solicitados a realizar o teste do bafômetro. Em setembro, houve uma expansão na capital, as blitzes eram realizadas com mais frequência e todos os motoristas abordados eram solicitados a fazer o bafômetro. Em dezembro ocorreu a primeira Balada Segura no litoral sob a realização da Brigada Militar.

Em 2012, começou a implantação do programa para o interior do Estado e o primeiro município depois de Porto Alegre a aderir foi Canoas. Ao longo de 2012 e 2013, mais 18 cidades entraram para o convênio. Em 2013, depois de 16 anos de história, o DetranRS forma a primeira equipe de fiscalização de trânsito com servidores tendo a prerrogativa para registrar multas e executar medidas administrativas. Em 2014, mais 12 agentes de trânsito são formados pelo DetranRS para atuar na BS em Porto Alegre, possibilitando a realização de até três blitzes ao mesmo tempo em diferentes locais. Em dezembro, Gravataí é mais um município que entra para o convênio, fechando o ano com 27 cidades atuando na Balada Segura pelo RS.

Em 2015, Estância Velha é o 28º município a entrar para o programa. O DetranRS inicia curso de formação para mais 18 servidores para compor o quadro de agentes de trânsito. No fim do ano, o balanço aponta um crescimento de 49% em relação ao ano anterior para as abordagens. Em 2016, as abordagens da BS no RS crescem 19% comparado com ano anterior. Em 2017, os agentes de trânsito do DetranRS iniciam a blitz itinerante, reforçando as equipes do interior do Estado. Em POA, começam os trabalhos de blitz volante, utilizando um ônibus, a operação fica mais ágil durante a noite e pode alternar os locais com facilidade. O ano encerra com 33 municípios conveniados. Em 2018, Garibaldi completa a rede de 34 cidades atuando na Balada Segura. São oito anos consecutivos atuando pelo litoral também.

Figura 1 – Cronologia da Balada Segura



Fonte: DetranRS, 2019. Adaptado pela autora.

2.2 Eficácia, Eficiência e Efetividade – 3Es

Sano & Montenegro (2013) destacam que existem várias definições sobre os 3Es (eficácia, eficiência e efetividade), algumas até mesmo contraditórias entre si, porém mencionam o autor Washington Souza (2008), que diz a efetividade é atingida mediante avaliações das mudanças ocorridas, a eficácia resulta no atingimento das metas e a eficiência atua na melhor utilização dos recursos.

No uso corrente, a efetividade diz respeito à capacidade de se promover resultados pretendidos; a eficiência denotaria competência para se produzir resultados com dispêndio mínimo de recursos e esforços; e a eficácia, por sua vez, remete a condições controladas e a resultados desejados de experimentos, critérios que, deve-se reconhecer, não se aplicam automaticamente às características e realidade dos programas sociais (MARINHO, FAÇANHA; 2001, p.2).

O modelo de avaliação dos 3Es é muito importante para se ter uma avaliação contínua e eficaz de uma política pública, criando variáveis e indicadores que possam avaliar e medir periodicamente os índices de desempenho.

2.3 Comportamentos De Risco No Trânsito

A alta incidência de acidentes de trânsito com vítimas fatais aponta como um dos principais fatores responsáveis o consumo de bebidas alcoólicas. No Brasil, em torno de 70% dos acidentes violentos com mortes, o principal responsável é o álcool conforme Abreu et. al (1994), que ainda destaca, “apesar dos diferentes níveis de alcoolemia adotados para cada país, na nossa posição é importante destacar que os acidentes relacionados com o abuso do álcool, além de mais frequentes, são mais graves (maior taxa de morbidade) e estão ligados à ocorrência de mais vítimas fatais (mortalidade)”.

Alguns fatores como cansaço, sonolência, estresse/ansiedade, uso de medicamentos e sensibilidade pessoal com certeza contribuem para o perigoso nível de risco dos acidentes de trânsito (Abreu et. al, 2010). De acordo com Damascena

et. al (2016), ao ingerir bebidas alcoólicas, mesmo que em pouca quantidade, já causam sintomas de euforia e desinibição. Mas, em um grande acúmulo de álcool no sangue prejudica a atenção, provoca uma falsa percepção de velocidade, euforia, aumento de tempo de reação, sonolência, diminuição da visão periférica, além de modificações neuromotoras, que em escalas distintas, resultam na perda de capacidade de dirigir veículos motorizados transformando-se em uma importante causa especial de morte entre as vítimas de acidentes de trânsito.

Para Marin-Leon e Vizzotto (2003), o trânsito exige decisões rápidas, então é essencial considerar a forma de conduzir, a maneira com que as pessoas julgam e tomam decisões; entre elas, as de fazer ultrapassagens, trocar de pista e avançar o sinal. O consumo de bebida alcoólica tem o fator mais associado aos acidentes de trânsito, pois dificulta as reações motoras e atenuam a capacidade de tomar decisão.

De acordo com Oliveira et. al (2015), a psicologia do trânsito estuda o comportamento das pessoas nas rodovias e redes viárias urbanas, de forma a contribuir para melhorias nas condições de segurança, diminuindo os riscos de acidentes de trânsito e as possíveis ameaças à vida. A nova legislação incluída no CTB sob as penalidades severas para quem bebe e dirige, auxilia na redução do hábito de beber e dirigir, assim como a mídia antiálcool, que enfatiza as repercussões sociais sobre acidentes de trânsito relacionado ao consumo de bebidas alcoólicas.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Esse capítulo apresenta o método de pesquisa que foi utilizado, a maneira como foi realizado e os caminhos em busca dos objetivos do estudo. Desta forma, serão analisados os dados obtidos e as informações coletadas serão interpretadas para que seja possível verificar a eficácia da política pública de trânsito.

Quanto ao método e forma de abordagem foi utilizado o estudo quantitativo, que para a análise de dados, segundo Zanella (2009, p.125), “a pesquisa quantitativa utiliza o conhecimento estatístico para duas finalidades: descrever e testar hipóteses”. Na descrição é utilizada a estatística descritiva que apresenta os resultados da pesquisa em dados gráficos. A pesquisa quantitativa utiliza dados estatísticos para medir e quantificar resultados (Zanella, 2009). Foram utilizados os sites do DetranRS e da Balada Segura como fontes principais de dados estatísticos.

Quanto ao objetivo do estudo foi utilizado a pesquisa descritiva, ou seja, com características que descrevem algum fato ou fenômeno, é um tipo de pesquisa bastante utilizado em administração pública (Zanella, 2009). Assim, foram utilizados dados que demonstram a atuação da política pública no RS – a Balada Segura.

Quanto aos procedimentos adotados na coleta de dados, foram feitos através de pesquisa documental, que utiliza fonte de dados secundários, “são os dados que já foram coletados, tabulados, ordenados, sistematizados e, algumas vezes, já analisados” conforme Zanella (2009, p.83). E, ainda, o estudo por dados documentais envolve a verificação de documentos internos (da empresa) ou externos (do governo, de ONGs, de instituições de pesquisa, entre outras).

Desta forma, foram utilizados dados estatísticos de acidentalidade no RS, comparando acidentes com mortes e a quantidade de mortes por acidentes de 2010 – ano em que antecede o lançamento da Balada segura – a 2018, assim como os turnos e dias em que ocorreram mais acidentes em 2018, sendo que os acidentes com mortes são todos os que ocorreram na via com veículos e as vítimas fatais são todos os mortos que faleceram nos acidentes e até 30 dias depois. A amostra utilizada foi de todo o universo de acidentes com morte no RS nos períodos citados nos gráficos.

Também houve comparação dos dados de operações realizadas pela BS, comparando quantidades de blitz, testes de bafômetros e veículos abordados desde

seu início em fevereiro de 2011, utilizando a amostra de todo o universo de blitzes que ocorreram desde o início do programa no RS. Para Marconi e Lakatos (2003), a pesquisa documental é uma fonte de coleta de dados que se restringe a documentos, escritos ou não, estabelecendo o que se chama de fontes primárias.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Neste capítulo são apresentados os dados estatísticos e o resultado da análise. A partir disso, são analisadas as informações conforme os objetivos. Lembrando que os objetivos específicos são: identificar os índices de acidentalidade com vítimas fatais e relacioná-los com as blitzes da Balada Segura que acontecem nas noites e madrugadas, e; analisar os dados estatísticos da Balada Segura e relacioná-los com a redução de motoristas alcoolizados nas blitzes. O objetivo geral é analisar a eficácia da política pública. Foi feita comparação de acidentes com vítimas fatais no trânsito antes do início da Balada Segura no RS e depois até este último ano, assim como a relação dos números de blitzes e autuações por alcoolemia realizadas. Todos esses dados utilizados para o presente estudo estão disponíveis no site do DetranRS e no site da Balada Segura.

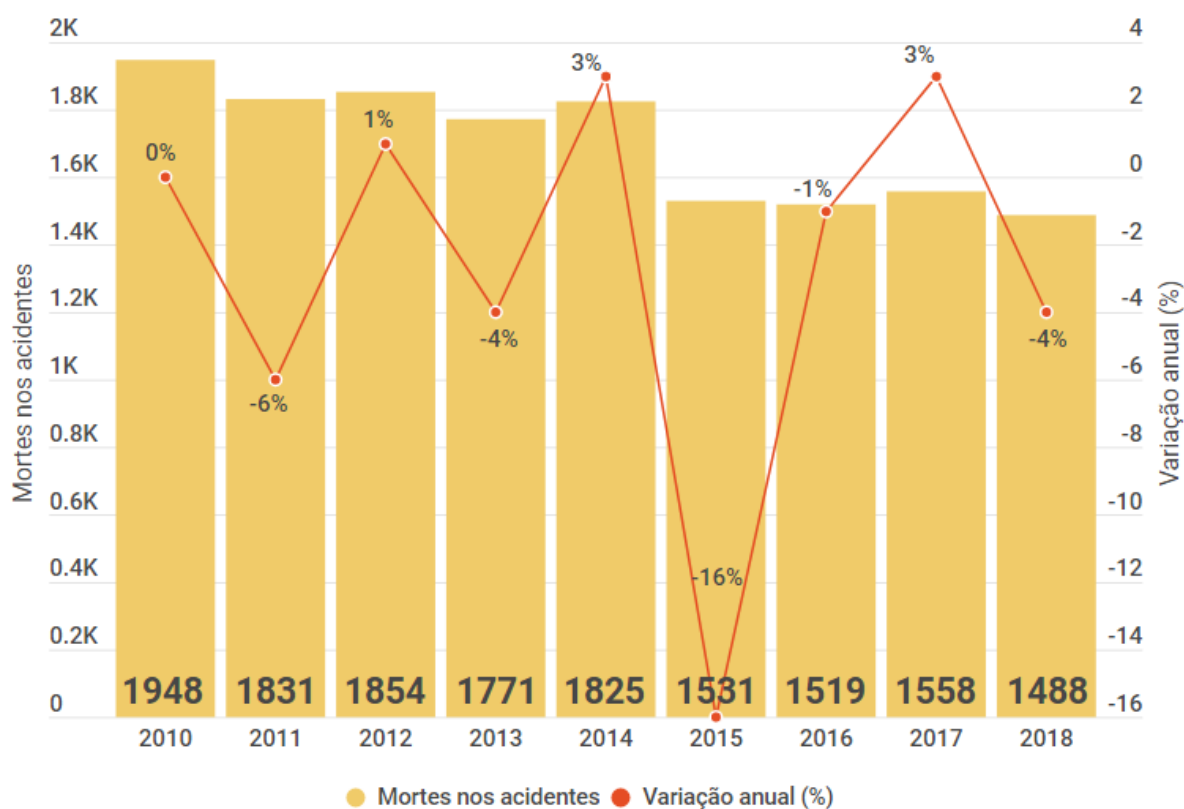
Para analisar os dados estatísticos disponibilizados no site do DetranRS sobre acidentalidade, primeiro, é preciso entender a diferença entre acidentes de trânsito com vítimas fatais e vítimas fatais. De acordo com o DetranRS (2019), os acidentes de trânsito com vítimas fatais são todos os casos em que envolve um veículo automotor, que tenha pelo menos um óbito e pelo menos uma das partes está em área aberta ao público ou em movimento na via pública. Já as vítimas fatais são aquelas pessoas que faleceram em razão das lesões decorrentes do acidente de trânsito, no momento ou até 30 dias depois do ocorrido.

A acidentalidade no RS sempre teve índices preocupantes, por exemplo, em 2010 – antes do início da Balada Segura no RS – ocorreram 1.948 acidentes fatais, ou seja, em torno de 5,33 acidentes de trânsito com vítimas fatais por dia no Estado. Em 2011 – ano em que iniciou o projeto piloto da Balada Segura – os acidentes fatais caíram para 1.831. Para os dados de vítimas fatais, seis pessoas por dia tinham perdido a vida em acidentes de trânsito em 2010, ou seja, 2.190 pessoas morreram, e em 2011, tiveram 2.038 cidadãos mortos, uma queda de 6,9% de um ano para outro (Site DetranRS, 2019).

Considerando que o primeiro objetivo específico é identificar a acidentalidade e relacionar os índices com as blitzes da BS que ocorrem nas noites e madrugadas, é possível verificar que em 2010, ano em que não tinha Balada

Segura, tiveram mais acidentes fatais e vítimas fatais do que em 2011, que foi o primeiro ano do programa, registrando uma queda de 6% nos acidentes com vítimas fatais e 7% no total de vítimas fatais, ou seja, 117 acidentes que não ocorreram e 152 vidas que foram salvas, conforme gráficos 1 e 2 abaixo:

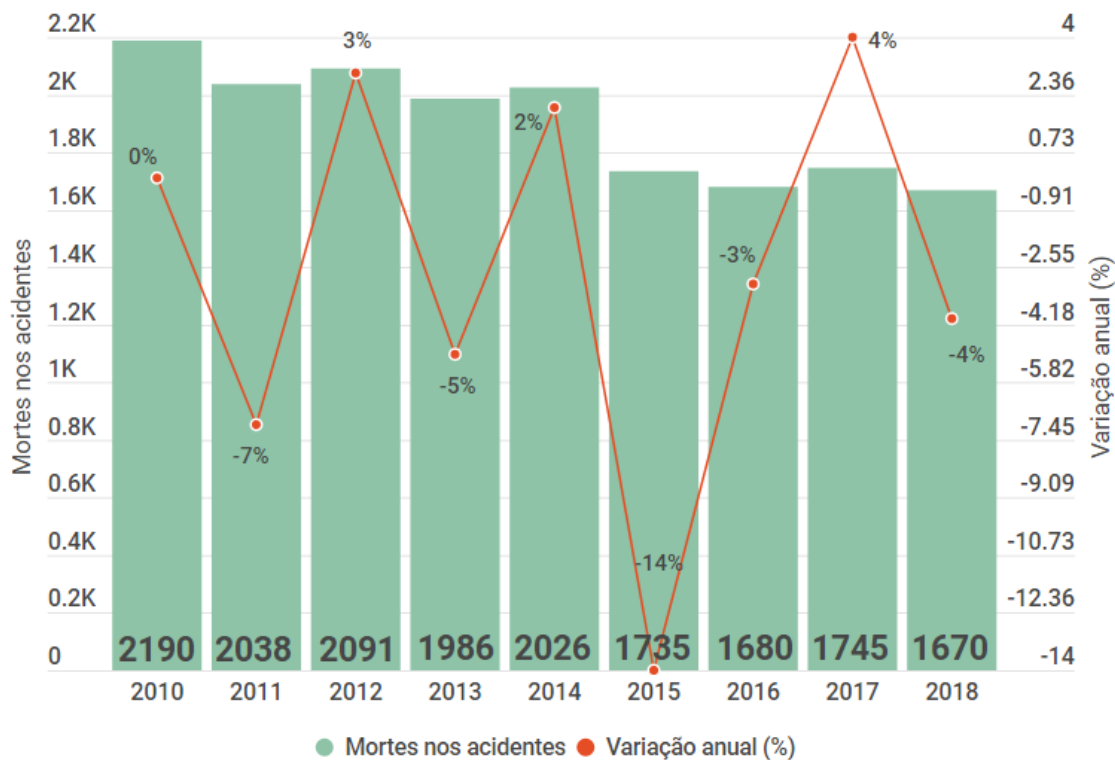
Gráfico 1 – Histórico de acidentes com vítimas fatais (2010-2018)



Fonte: Assessoria Técnica do DetranRS, 2019. (adaptado pela autora)

No gráfico 1 é possível verificar que de 2010 a 2018, considerando todos os anos, houve redução de mais de 20% nos acidentes de trânsito com vítimas fatais.

Gráfico 2 – Histórico de vítimas fatais (2010-2018)



Fonte: Assessoria Técnica do DetranRS, 2019. (adaptado pela autora)

No gráfico 2 é possível verificar que de 2010 a 2018, considerando todos os anos, houve redução de mais de 20% no total de vítimas fatais.

Nos dados do ano de 2018, podem ser observados que mais de 50% dos acidentes com vítimas fatais ocorreram entre sexta-feira e domingo e, aconteceram durante os turnos da noite e madrugada, conforme tabelas 1 e 2 abaixo:

Tabela 1 – Acidentes com vítimas fatais por dia de semana em 2018

Acidentes com vítimas fatais por dia da semana	Qtde Acidentes	%
Segunda-Feira	198	13,31%
Terça-Feira	145	9,74%
Quarta-Feira	183	12,30%
Quinta-Feira	159	10,69%
Sexta-Feira	234	15,73%
Sábado	285	19,15%
Domingo	284	19,09%
Total	1.488	100,0%

Fonte: Assessoria Técnica do DetranRS, 2019.

Na tabela 1 é possível verificar que de sexta a domingo tiveram 803 acidentes com vítimas fatais, ou seja, durante os finais de semana são os dias em que mais ocorrem acidentes.

Tabela 2 – Acidentes com vítimas fatais por turno em 2018

Acidentes com vítimas fatais por turno	Qtde Acidentes	%
Madrugada	252	16,9%
Manhã	371	24,9%
Noite	505	33,9%
Tarde	345	23,2%
Turno inválido	15	1,0%
Total	1.488	100,0%

Fonte: Assessoria Técnica do DetranRS, 2019.

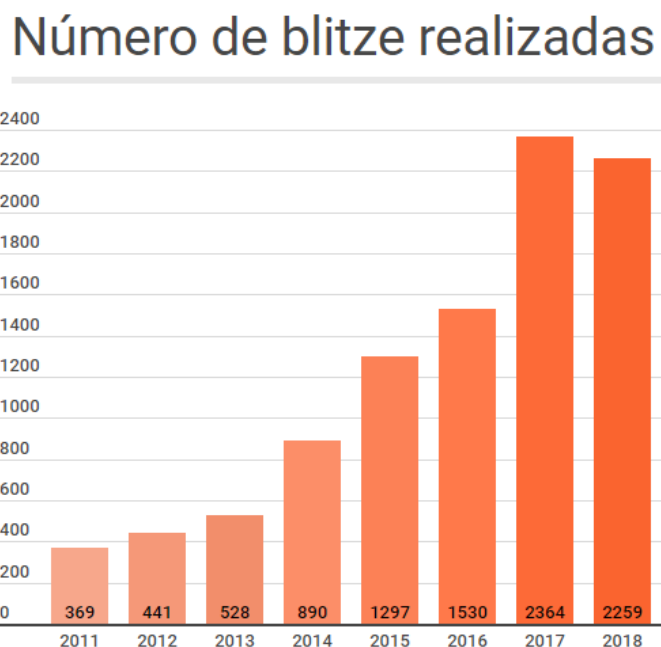
Na tabela 2 é possível verificar que os turnos com mais acidentes com vítimas fatais em 2018 são noite e madrugada, totalizando 752 acidentes com vítimas fatais.

Diante disso, é possível identificar que parte do processo de redução de mortes no trânsito se dá pelo aumento da fiscalização durante esses anos, desde o início da Balada Segura, que contabiliza mais de 210 mil autuações (de vários

tipos/naturezas) somente nas operações – de 2011 até fevereiro de 2019 (Site Balada Segura, 2019).

Para analisar os dados do segundo objetivo específico que é verificar os dados da Balada Segura e relacioná-los com a redução de motoristas alcoolizados nas blitzes, deve-se começar pelo início do programa. No primeiro ano de atuação da BS, foram realizadas 369 blitzes, 5.710 testes de bafômetro e 18.486 veículos foram abordados. Em 2018, 2.259 blitzes foram realizadas, 133.077 testes de bafômetro aplicados e foram abordados 139.950 veículos. Nesses 8 anos de programa, mais de 615 mil veículos foram abordados e mais de 568 mil testes de bafômetros foram realizados durante as 9.922 blitzes da BS até fevereiro de 2019. Os gráficos 3, 4 e 5 abaixo, mostram essa evolução do programa de 2011 a 2018, contabilizando um grande aumento na fiscalização, além de auxiliar na redução de acidentalidade no RS, conforme visto anteriormente nos gráficos 1 e 2.

Gráfico 3 – Número de Blitzes realizadas (2011-2018)

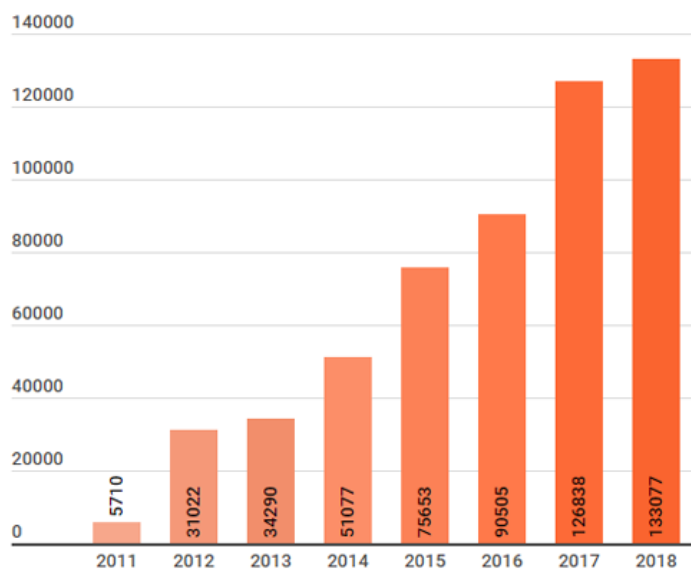


Fonte: Site Balada Segura, 2019. Adaptado pela autora.

O gráfico 3 mostra que de 2011 a 2018 foram realizadas 9.678 blitzes da Balada Segura.

Gráfico 4 – Número de testes de bafômetros realizados (2011-2018)

Testes de bafômetro realizados

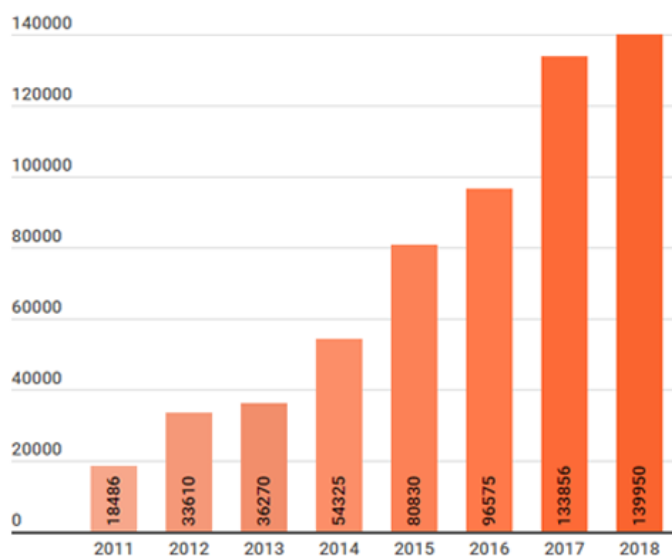


Fonte: Site Balada Segura, 2019. Adaptado pela autora.

O gráfico 4 mostra que de 2011 a 2018 foram realizados 548.172 testes de bafômetro durante as blitzes da Balada Segura.

Gráfico 5 – Número de veículos abordados

Número de veículos abordados



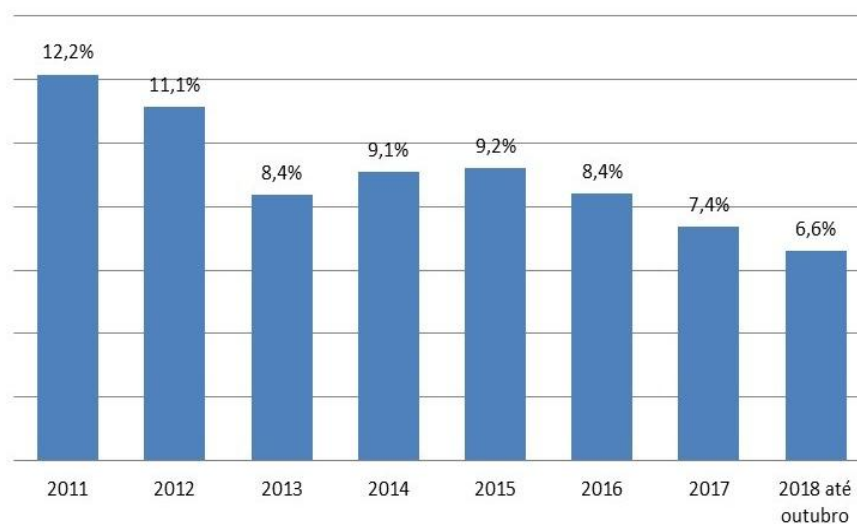
Fonte: Site Balada Segura, 2019. Adaptado pela autora.

O gráfico 5 mostra que de 2011 a 2018 foram abordados 593.902 veículos durante as blitz da Balada Segura.

Considerando o aumento nas abordagens, nos testes de bafômetro e comparando com número de autuados por alcoolemia – apenas as multas dos artigos 165, 277 e 306 do CTB – que até fevereiro de 2019, conforme dados estatísticos do site da Balada Segura, está perto das 50 mil autuações desde 2011, é possível verificar que tem uma parcela de cidadãos do RS que ainda bebem e dirigem, mas mostra que o programa está retirando esses motoristas das ruas no momento da blitz.

De acordo com o DetranRS (2019), a quantidade de blitz e abordagens só aumenta. “Em 2011, o percentual de motoristas sob o efeito de álcool ou que se recusaram a fazer o teste do etilômetro era de 12,2% sobre o total de abordados. Em 2018, esse percentual passou para 6,8%, uma variação de -44% no período”, conforme gráfico 6 abaixo. É possível identificar uma mudança de comportamento em relação a bebida e direção, em plena evolução, considerando uma sólida fiscalização e somando resultados positivos a longo prazo.

Gráfico 6 – Percentual de autuados na Balada Segura



Fonte: Site DetranRS, 2019.

É importante lembrar que a Balada Segura teve duas fases de implantação: na primeira fase, com início em 04 de fevereiro de 2011 e término em 26 de setembro do mesmo ano, somente os condutores que apresentavam algum sinal de embriaguez eram convidados a fazer o teste de bafômetro. Na segunda fase, a partir de 27 de setembro de 2011, a realização do teste de bafômetro passou a ser solicitado para todos os motoristas abordados (Site DetranRS, 2019).

Segundo o DetranRS (2019), o balanço do ano de 2018 referente a acidentes e vítimas fatais mostram que a maioria dos acidentes com vítimas fatais e as vítimas fatais aconteceram mais durante a noite e a madrugada dos finais de semana, e ainda são os jovens de 18 a 34 anos os que mais morrem no trânsito, sendo que 78% das vítimas foram homens. Com isso, é possível afirmar a importância da política pública no combate a alcoolemia no trânsito e redução de acidentalidade, pois as políticas públicas devem ser propostas para reparar as necessidades da sociedade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho foi desenvolvido para analisar a eficácia da política pública de trânsito no RS, a Balada Segura. De acordo com os resultados da análise apresentados anteriormente, foi possível realizar uma avaliação sobre o assunto.

Para diminuir a embriaguez ao volante e a acidentalidade no trânsito no Brasil, foram criadas as leis federais 11705/2008 e 12760/2012, conhecidas como a Lei Seca que prevê penalidades severas e tolerância zero para quem usa álcool e direção. No RS, em Porto Alegre, o governo lançou a Balada Segura como projeto piloto em fevereiro de 2011 com o objetivo de combater a alcoolemia e reduzir a mortalidade no trânsito. A operação acontece em conjunto com a Brigada Militar, Polícia Civil, Órgãos de Fiscalização de Trânsito Municipais e Polícia Rodoviária Federal. Essa relação de parceria, conforme denominado no site da Balada Segura, solicita uma afinidade entre as partes envolvidas, promovendo harmonia durante as fiscalizações.

De acordo com a revisão de literatura desse trabalho, as políticas públicas devem atuar em problemas e demandas da sociedade para ajudar o bem comum, de forma que deve haver comprometimento do governo e dos órgãos participantes para que seja uma intervenção sólida e eficiente. O método de avaliação de desempenho proposto pelos 3Es – Eficiência, Eficácia e Efetividade – é muito importante para o desenvolvimento da política pública depois de instituída, parametrizando variáveis e indicadores para medir o seu desempenho. Os estudos sobre a psicologia do trânsito informam que os efeitos que o álcool causa no organismo são muitos e prejudiciais principalmente se for dirigir depois. Qualquer quantidade ingerida de bebida alcóolica no sangue pode causar sintomas como, cansaço, sonolência, perda de reflexos, até para tomadas de decisões rápidas, fatores que agravam conforme o aumento de quantidade consumida. Esses comportamentos de risco não são seguros para dirigibilidade e podem causar acidentes de trânsito. Nesse sentido, a BS ajuda a combater a alcoolemia no trânsito que é uma das grandes causas de mortes em acidentes de trânsito e ainda reduz a quantidade de motoristas alcoolizados dirigindo pelas cidades.

Em março de 2012, a Balada Segura tornou-se política pública permanente de Estado, através da Lei Estadual nº 13.963, que possibilita a extensão para outras cidades do RS e promove a assinatura de convênios com órgãos municipais para implantação do programa nos outros municípios. Em 2019, o programa está conveniado em 34 municípios do Estado.

Observando os dados desde o início do programa, é possível verificar que a política pública é uma das ações que auxilia nas reduções de mortes e na retirada de pessoas que bebem e dirigem das ruas, os números mostram que mais 40 mil pessoas não voltaram a dirigir depois da blitz de fiscalização, pois acusaram índice de álcool no sangue, ou seja, muitas vidas foram salvas, aprovando, novamente, a efetividade da Balada Segura no RS.

Vale lembrar que em janeiro de 2019, o DetranRS divulgou em seu site que “a Balada Segura registrou queda no percentual de motoristas dirigindo sob efeito de álcool”, “em 2011, o percentual de motoristas sob o efeito de álcool ou que se recusaram a fazer o teste do etilômetro era de 12,2% sobre o total de abordados. Em 2018, esse percentual passou para 6,8%, uma variação de -44% no período”.

Considerando que uma política pública deve ser uma ação para ajudar a resolver os problemas e as necessidades da sociedade (OLIVEIRA, 2015), a Balada Segura é uma política pública de grande importância e tem auxiliado na redução de alcoolemia e mortes no trânsito em oito anos de atuação.

Conforme estabelecido nos objetivos, foi analisada a eficácia da política pública de trânsito e sua efetividade na redução de acidentalidade e mortes no RS, além de relacionar os dados de acidentes com vítimas fatais e blitzes da Balada Segura e, analisar se os dados das operações contribuem para redução de motoristas alcoolizados. Dessa forma, o presente estudo verificou que Balada Segura é uma política pública eficaz para a população do RS, além de estar ajudando a reduzir o índice de pessoas dirigindo alcoolizadas. Mostrou que em oito anos de atividade no Estado, conseguiu ajudar a reduzir o índice de mortalidade no trânsito, pois as blitzes ocorrem nas noites e madrugadas, que são os turnos em que mais ocorrem acidentes de trânsito. Além disso, como a Balada Segura tem o foco de combater a embriaguez ao volante, é considerado bom o aumento de atuações

por alcoolemia no trânsito, pois significa um aumento nas abordagens também, aumentando a fiscalização e a segurança no trânsito.

Para concluir, é importante destacar que houve aumento do número de blitz e que as abordagens tiveram um crescimento considerável porque aumentou o número de agentes de trânsito do DetranRS. Pode-se perceber ainda que existiu interesse de várias cidades em aderir ao programa, fechando o ano de 2018 com 34 municípios fazendo parte desse time. No entanto, é importante sugerir que mais estudos aprofundem o tema e busquem verificar a realidade do programa nas cidades conveniadas, para poder entender melhor a situação de cada município específico.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Angela Maria Mendes; et al. **O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito: uma questão de saúde pública**. Esc Anna Nery R Enferm 2006 abr; 10 (1): 87 – 94.
- ABREU, Angela Maria Mendes; et al. **Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia**. Rev. Latino-Am. Enfermagem, 2010. May-Jun; 18 (Spec):513-20.
- ALMEIDA, Lia de Azevedo; GOMES, Ricardo Côrrea. **Processo das políticas públicas: revisão de literatura, reflexões teóricas e apontamentos para futuras pesquisas**. Cad. EBAPE.BR, v. 16, nº 3. Rio de Janeiro/RJ. Jul/Set 2018.
- Balada Segura. **A Balada Segura**. Disponível em: <https://baladasegura.rs.gov.br/a-balada-segura>. Acesso em: 04 de junho de 2018.
- Balada Segura. **Histórico**. Disponível em: <https://baladasegura.rs.gov.br/historico>. Acesso em: 04 de junho de 2018.
- Balada Segura. **Dados Estatísticos**. Disponível em: <https://baladasegura.rs.gov.br/dados-estatisticos>. Acesso em: 08 de abril de 2019.
- BERCOVICI, Gilberto. **Planejamento e políticas públicas: por uma nova compreensão do papel do Estado**. In: BUCCI, Maria Paula D. O conceito de política pública em direito. bln: BUCCI, Maria Paula D. (org.). Políticas Públicas: reflexões sobre o conceito jurídico. São Paulo: Saraiva, 2006. p. 143-162.
- DAMASCENA, Gisele Nogueira; et al. **Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira, 2013**. Ciência & Saúde Coletiva, 21(12):3777-3786, 2016.
- DetranRS. **Acidentalidade no RS. Diagnóstico de 2018**. Disponível em: <https://detran-admin.rs.gov.br/upload/arquivos/201902/13111937-acidentalidade-2018-ate-dezembro-parcial.pdf>. Acesso em: 08 de abril de 2019.
- DetranRS. **Balada Segura completa oito anos com resultados positivos**. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/balada-segura-completa-oito-anos-com-resultados-positivos>. Acesso em: 04 de abril de 2019.
- DetranRS. **Balada Segura registra queda no percentual de motoristas sob o efeito de álcool**. Disponível em: <https://www.detran.rs.gov.br/balada-segura-registra-queda-no-percentual-de-motoristas-sob-o-efeito-de-alcool>. Acesso em: 04 de abril de 2019.
- DIAS, Reinaldo; MATOS, Fernanda. **Políticas Públicas: Princípios, propósitos e processos**. 1 ed. São Paulo: Ed. Atlas. 2012.
- DYE, Thomas R. **Mapeamento dos modelos de análise de políticas públicas**.
- MARINHO, A.; FAÇANHA, L. O. **Programas sociais: efetividade, eficiência e eficácia como dimensões operacionais da avaliação**. Rio de Janeiro: Ipea. 2001. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2328/1/TD_787.pdf. Acesso em: 16 de junho de 2019.
- HEIDEMANN, Francisco; SALM, José Francisco (orgs.). **Políticas públicas e desenvolvimento: bases epistemológicas e modelos de análise**. 2 ed. Brasília: Ed. UnB, 2010. In: p. 99-128.
- HEIDEMANN, Francisco; SECCHI, Leonardo. CORRÊA, Camila. RUSCHEL, Douglas. **A Policy Orientation em Estudos Recentes de Implementação de Políticas Públicas no Brasil**. Vitória, ES. ENAPG, ANPAD, 2010.
- JORGE, Maria Helena P. De Mello; ADURA, Flavio Emir. **Álcool e Direção veicular**. Revista USP, São Paulo, n 96, p. 23-36. Dezembro-Fevereiro, 2012/2013.

Lei 13963. **Institui a Operação Balada Segura e dá outras providências.**

Disponível em:

<http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repLegisComp/Lei%20n%C2%BA%2013.963.pdf>. Acesso em: 04 de junho de 2018.

MARIN-LEON, Letícia; VIZZOTTO, Marília Martins. **Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários.** Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 19(2):515-523, mar-abr, 2003.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria; **Fundamentos de Metodologia Científica.** 5ª edição. São Paulo. Editora Atlas S.A., 2003.

MOURA, Erly Catarina; ET AL. **Direção de veículos motorizados após consumo abusivo de bebidas alcoólicas, Brasil, 2006 a 2009.** Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil. Revista de Saúde Pública; 43 (5), 891-4: 2009.

NASCIMENTO, Andrea dos Santos; GARCIA, Maria Lúcia Teixeira. **Álcool e direção: uma questão na agenda política brasileira.** Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, Brasil. Psicologia & Sociedade; 21 (2): 2009.

OLIVEIRA, Gislaine de Farias; et al. **Psicologia do Trânsito: uma revisão sistemática.** Universidade Regional do Cariri – URCA. Caderno de Cultura e Ciência, ano IX, v.13, n.2; Março, 2015.

OLIVEIRA, Patricia de. **A avaliação da política pública de trânsito: operação Balada Segura: segundo a percepção dos condutores com mobilidade reduzida, em Porto Alegre.** 2015. Disponível em:

<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/131576/000976256.pdf?sequence=1>. Acesso em: 17 de junho 2018.

OPAS/OMS Brasil. **10 principais causas de morte no mundo.** Disponível em: https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5638:10-principais-causas-de-morte-no-mundo&Itemid=0. Acesso em: 08 de abril de 2019.

OPAS/OMS Brasil. **Trânsito: um olhar da saúde para o tema.** Brasília. OPAS; 2018. Disponível em:

http://iris.paho.org/xmlui/bitstream/handle/123456789/49709/9789275720387_por.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Acesso em: 08 de abril de 2019.

Sano, H., & Montenegro Filho, M. J. **As técnicas de avaliação da eficiência, eficácia e efetividade na gestão pública e sua relevância para o desenvolvimento social e das ações públicas.** Editora Unijuí, ano 11, n.22; Janeiro/Abril, 2013.

VIEIRA, Jane de Souza. **Operação Balada Segura uma análise da implementação do programa no RS.** 2016. Disponível em:

<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/158598/001022159.pdf?sequence=1>. Acesso em: 17 de junho 2018.

ZANELLA, Liane Carly Hermes. **Metodologia de estudo e de pesquisa em administração.** Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração – UFSC; Brasília: CAPES; UAB, 2009.