

NEV

NÚCLEO DE ESTUDOS
DA VIOLÊNCIA

Atlas da DINÂMICA CRIMINAL em São Paulo (SP)

Roubos a Transeuntes e de Veículos



fflch USP

Beatriz Oliveira de Carvalho (Org.)
2021



As atividades do NEV/USP contam com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) como Centro de Pesquisa, Inovação e Difusão (CEPID).

Publicação resultante do processo 2019/02526-6 associado ao 2013/07923-7, ambos da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)

As opiniões, hipóteses e conclusões ou recomendações expressas neste material são de responsabilidade do(s) autor(es) e não necessariamente refletem a visão da FAPESP.

A Iniciação Científica da qual resultou a presente publicação recebeu Menção Honrosa no 28º Simpósio Internacional de Iniciação Científica e Tecnológica da Universidade de São Paulo.

NEV

NÚCLEO DE ESTUDOS
DA VIOLÊNCIA

*Beatriz Oliveira de Carvalho (Org.)
2021*



Compreender a dinâmica espaço-criminal não significa simplesmente detectar espaços do crime e as características do criminoso para ações repressivas. Significa, antes de tudo, entender os processos operacionais do crime para antecipar-se à ocorrência, prevenindo-o [...]

A prevenção deve pautar-se por políticas que intervenham positivamente nas causas últimas da violência que são o esfalecimento das relações sociais e a carência de atendimento às necessidades básicas e de outros serviços que valorizem a cidadania.



SUELI FÉLIX (2002)

Ficha Técnica



Universidade de São Paulo

Reitor

Vahan Agopyan

Vice-Reitor

Antonio Carlos Hernandez



Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas

Diretor

Paulo Martins

Vice-Diretora

Ana Paula Torres Megiani

Catálogo na Publicação (CIP)
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo
Maria das Graças Ribeiro dos Santos – CRB-8/4914

A881 Atlas da dinâmica criminal em São Paulo (SP) [recurso eletrônico]: roubos a transeuntes e de veículos / Organizadora: Beatriz Oliveira de Carvalho; Núcleo de Estudos da Violência, Universidade de São Paulo. -- São Paulo: FFLCH/USP, 2021.
8.252 Kb; PDF.

Apoio FAPESP e CEPID
Inclui Bibliografia

ISBN 978-65-87621-79-1
DOI 10.11606/9786587621791

1. Violência urbana – Mapeamento – São Paulo. 2. Sociologia urbana – aspectos criminais. 3. Sociologia criminal – São Paulo. I. Carvalho, Beatriz Oliveira de. II Universidade de São Paulo. Núcleo de Estudos da Violência.

CDD 301.633

Esta obra é de acesso aberto. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte e autoria e respeitando a Licença *Creative Commons* indicada



NEV

NÚCLEO DE ESTUDOS
DA VIOLÊNCIA

Construindo a Democracia no Dia-a-dia: Direitos Humanos, Violência e Confiança Institucional

Coordenador CEPID
Sergio Adorno

Núcleo de Estudos da Violência da USP

Coordenador
Marcos César Alvarez

Atlas da Dinâmica Criminal em São Paulo: Roubo a Transeuntes e de Veículos

Coordenação Técnica

Beatriz Oliveira de Carvalho
Marcelo Batista Nery
Rúbia Gomes Morato

Base de Dados

André Rodrigues Oliveira
Beatriz Oliveira de Carvalho
Marcelo Batista Nery

Produção Cartográfica

Beatriz Oliveira de Carvalho
Rúbia Gomes Morato

Revisão Técnica

Marcelo Batista Nery
Sergio Adorno

Revisão de Texto

Maurício Ayer

Capa e Projeto Gráfico

Beatriz Oliveira de Carvalho

Ilustrações

Bianca Benedetti

Fotografias

Linniker Gardim

São Paulo
Agosto de 2021

Textos

André Rodrigues de Oliveira
André Zanetic
Beatriz Oliveira de Carvalho
Bruno Paes Manso
Cristina Neme
Fernanda Padovesi Fonseca
Giane Silvestre
Ilka Afonso Reis
Leonardo José Ostronoff
Ligia Vizeu Barrozo
Luis Gustavo Nonato
Marcelo Batista Nery
Marcos César Alvarez
Marta das Graças Sousa
Michelle Odete dos Santos
Rúbia Gomes Morato
Sérgio Adorno
Thais Bueno da Silva
Túlio Kahn
Viviane de Oliveira Cubas
Wagner Batella

DOI 10.11606/9786587621791

Beatriz Oliveira de Carvalho (Org.)

Atlas da Dinâmica Criminal em São Paulo (SP)

Roubos a Transeuntes e de Veículos



fflch

FACULDADE DE FILOSOFIA,
LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

São Paulo, 2021

Apresentação

Sobre esta publicação e sua importância

Prof. Dr. Sergio Adorno, sociólogo*

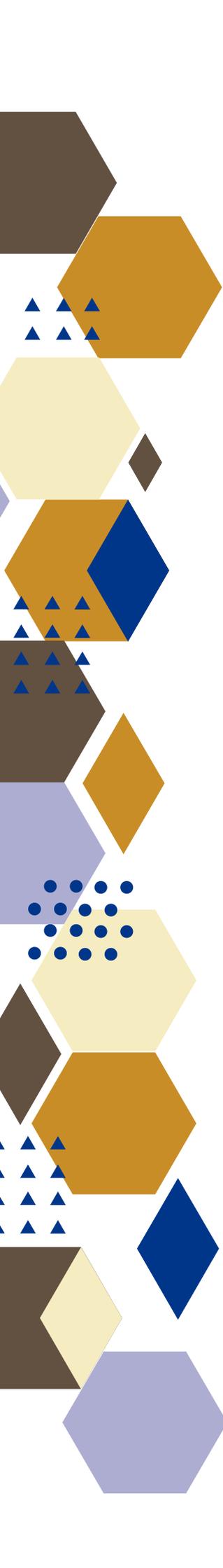
Este *Atlas da Dinâmica Criminal em São Paulo* é resultado de destacado trabalho realizado por Beatriz Oliveira de Carvalho, em caráter de Iniciação Científica (IC), sob cossupervisão minha e dos pesquisadores Dr. Marcelo Batista Nery e Prof.^a Dr.^a Rúbia Gomes Morato. A concepção deste material, sua pertinência e utilidade, bem como seu desenho metodológico e estrutura expositiva demonstram como, mesmo em condição de jovens cientistas, os primeiros passos dentro do mundo científico podem ser ricos, maduros e com muito a contribuir para a sociedade.

O *Atlas* é parte de uma das linhas de pesquisa que compõem o projeto Construindo a Democracia no Dia-a-dia: Direitos Humanos, Violência e Confiança Institucional, atualmente em execução como Centro de Pesquisa, Inovação e Difusão para o Estudo da Violência, sediado no Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo (NEV-CEPID/USP), sob apoio e financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Trata-se de linha que reúne estes objetivos (pesquisa, inovação e difusão) no âmbito das ciências sociais, tendo por foco o crime e a violência nas cidades globais. Para tanto, com apoio em bibliografia especializada nos campos da geografia e sociologia urbana, essa linha procura desenvolver metodologias próprias para tratamento de *big data*, para georreferenciamento de dados territoriais, demográfico-sociais e criminais, bem como para construção de programas e aplicativos capazes de refinar a distribuição espaçotemporal das ocorrências criminais. Daí também as razões de nossa associação com outro CEPID/FAPESP – o CeMEAI (Centro de Ciências Matemáticas Aplicadas à Indústria).

A presente publicação aborda não poucas questões: caracterização do território do Município de São Paulo; qualidade dos dados que fundamentam as análises, inclusive suas lacunas, imperfeições e limitações; descrição e caracterização das ocorrências criminais observadas; tendências de vitimização; e disponibilidade de equipamentos de segurança.

*Núcleo de Estudos da Violência/Centro de Pesquisa, Inovação e Difusão da FAPESP e Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo





Ao compartilhar os dados e mapas com reconhecidos pesquisadores da área, que contribuíram com pequenos textos, sob a forma de comentários e esclarecimentos, o *Atlas* deixa de ser apenas um documento para consulta, mas se torna, também, uma fonte bibliográfica que contém explicações a respeito da evolução dos roubos a transeuntes e de veículos na metrópole de São Paulo.

Para além do interesse que esta publicação certamente despertará na comunidade científica, é forçoso reconhecer seu impacto entre públicos não acadêmicos. O *Atlas* foi construído na intenção de promover comunicação da ciência para a sociedade em geral. Foi pensado para o público pouco familiarizado com termos técnicos, mas interessados em melhor compreender a dinâmica desses crimes na capital paulista. Ainda, é significativo para o conhecimento de docentes das escolas de ensino fundamental e médio, planejadores urbanos, operadores técnicos e não-técnicos do direito, em especial agentes e agências policiais em suas tarefas de prevenção dos crimes e da violência. Isso porque o *Atlas* alia conhecimento científico às possibilidades de formulação de políticas públicas de segurança mais adequadas às demandas sociais e institucionais para construção de cidades globais seguras.

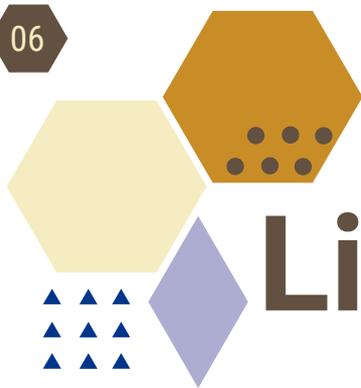
Neste sentido, é importante trazer esse tipo de cidade como um requisito para o funcionamento regular e renovado das democracias sociais inclusivas – tendo em vista que segurança pública, no contexto do estado democrático de direito, significa, antes de tudo, a distribuição igual de um direito que alcança a todas e todos cidadãos, independentemente da diversidade identitária que singulariza a sociedade brasileira em seu conjunto. Em uma metrópole como São Paulo, todas as singularidades se materializam, os desafios ganham corpo, e a necessidade de agir politicamente segundo critérios científicos e técnicos se impõe fortemente. Com a edição deste *Atlas*, que se propõe como um dos diversos instrumentos capazes de adensar e melhorar a governabilidade desses tipos de cidade, o NEV-CEPID reafirma sua presença e tradição nos estudos sobre violência, direitos humanos, segurança, justiça, democracia e estado de direito.

Nesta oportunidade, quero, na condição de coordenador científico do NEV-CEPID/USP, parabenizar com entusiasmo a autora da investigação científica por seu afincamento aos trabalhos realizados, como também os demais pesquisadores pela competente supervisão. Além disso, não poderia deixar de agradecer a todas e todos que, direta ou indiretamente, colaboraram, assim como aos convidados que aceitaram participar deste projeto editorial.



Sumário

Lista de mapas	06
INTRODUÇÃO	
Por que e como entender a criminalidade? Por Bruno Paes Manso	07
Diferentes tipos de informação: entre dados, criminalidade e novas tecnologias, por Luís Gustavo Nonato	08
PARTE 1 – DISCUSSÕES INICIAIS	
Município de São Paulo e seus distritos	
Das formas de se dividir a capital, por Marcelo Batista Nery	12
Subnotificação	
Das problemáticas quanto ao que não é registrado, por Cristina Neme	18
Vitimização	
Pesquisas de vitimização: o que são? Por Tulio Khan	22
PARTE 2 – QUALIDADE DA INFORMAÇÃO	
Endereçamento	
Materiais, métodos e algumas situações, por Beatriz Oliveira de Carvalho	28
Qualidade dos registros de roubos a transeuntes, por Rubia Gomes Morato	30
Qualidade dos registros de roubos de veículos, por André Rodrigues Oliveira	34
PARTE 3 – UMA LEITURA DA REALIDADE	
Como ler o real?	
Das maneiras de se compreender a realidade, por Ilka Afonso Reis	42
Roubo a transeuntes	
Um olhar em relação ao número de habitantes, por Ligia Vizeu Barrozo	48
Um olhar em relação ao número de viagens, por Thais Bueno da Silva	52
Um olhar sobre os números absolutos, por Fernanda Padovesi Fonseca	56
Roubo de veículos	
Um olhar em relação ao número de habitantes, por Leonardo José Ostronoff	62
Um olhar em relação ao número de viagens, por Marta das Graças Sousa	66
Um olhar sobre os números absolutos, por Michelle Odete dos Santos	70
Períodos de vitimização	
Dos horários mais perigosos e algumas associações, por André Zanetic	74
PARTE 4 – CONTATO COM A SEGURANÇA	
Equipamentos	
Distribuição dos equipamentos em São Paulo (SP), por Wagner Batella	82
Relacionamento, confiança e legitimidade	
Experiências com a segurança pública, por Viviane de Oliveira Cubas	84
Justiça criminal, punição e controle do crime	
Notas sobre o sistema prisional brasileiro, por Giane Silvestre	86
ENCERRAMENTO	
Das permanências às discontinuidades, por Marcos Cesar Alvarez	89
Referências bibliográficas	92



Lista de mapas

Mapa 1 – Distritos da capital	13
Mapa 2 – Diferentes regionalizações da cidade de São Paulo	14
Mapa 3 – Regiões de segurança pública do estado de São Paulo	15
Mapa 4 – Apresentação dos distritos policiais da capital	16
Mapa 5 – Roubo a transeuntes: percentual médio de registros com máxima exatidão de localização	30
Mapa 6 – Roubo a transeuntes: percentual de registros com máxima exatidão de localização em perspectiva longitudinal ...	32
Mapa 7 – Roubo de veículos: percentual médio de registros com máxima exatidão de localização	34
Mapa 8 – Roubo de veículos: percentual de registros com máxima exatidão de localização em perspectiva longitudinal	36
Mapa 9 – Comparativo da qualidade do endereçamento: início e fim da série histórica para ambas as rubricas	38
Mapa 10 – Perspectivas relativas: habitantes e viagens	45
Mapa 11 – Trens e metrô da capital	47
Mapa 12 – Roubo a transeuntes: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil habitantes na série histórica	48
Mapa 13 – Roubo a transeuntes: taxa de ocorrências registradas por 100 mil habitantes em perspectiva longitudinal	50
Mapa 14 – Roubo a transeuntes: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil viagens na série histórica	52
Mapa 15 – Roubo a transeuntes: taxa de ocorrências registradas por 100 mil viagens em perspectiva longitudinal	54
Mapa 16 – Roubo a transeuntes: número absoluto acumulado de ocorrências registradas na série histórica	56
Mapa 17 – Roubo a transeuntes: número absoluto de ocorrências registradas em perspectiva longitudinal	58
Mapa 18 – Vias de saída da capital	61
Mapa 19 – Roubo de veículos: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil habitantes na série histórica	62
Mapa 20 – Roubo de veículos: taxa de ocorrências registradas por 100 mil habitantes em perspectiva longitudinal	64
Mapa 21 – Roubo de veículos: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil viagens na série histórica	66
Mapa 22 – Roubo de veículos: taxa de ocorrências registradas por 100 mil viagens em perspectiva longitudinal	68
Mapa 23 – Roubo de veículos: número absoluto acumulado de ocorrências registradas na série histórica	70
Mapa 24 – Roubo de veículos: número absoluto de ocorrências registradas em perspectiva longitudinal	72
Mapa 25 – Equipamentos de segurança pública na capital paulista.	82

Introdução

Por que e como entender a criminalidade?

Por Dr. Bruno Paes Manso, jornalista e cientista político*

A criminalidade e o medo do crime se tornaram problemas crônicos nas cidades brasileiras. Nas últimas décadas, **as autoridades tentaram lidar com o problema de forma atabalhoada, emocional e sem planejamento, como se travassem uma guerra contra o crime**, apostando no policiamento ostensivo nos bairros pobres – tratados como territórios perigosos – e focando a ação em grupos considerados suspeitos – homens, jovens, negros e moradores desses locais.

Em vez de diminuir as taxas de crime e violência, essa estratégia causou efeitos colaterais perversos e indesejados. **Prisões superlotadas fortaleceram o poder dos chefes das facções criminosas, que se organizaram e se tornaram uma opção atraente para jovens dispostos a arriscar a vida e a liberdade batendo de frente com o sistema**. E enquanto as autoridades de segurança pública e de Justiça, vistas como injustas e violentas, ajudaram a incentivar essa disposição guerreira para os conflitos, o medo e a sensação de desordem aumentaram os ganhos políticos e econômicos dos que faturam com esses sentimentos por parte da população.

A desconstrução e reparação dos erros dessa máquina de guerra violenta e ineficiente passa pela inteligência e pela racionalidade. Para que sejam enfraquecidas de forma estratégica devem levar em consideração como funcionam, quem as financia, quais os territórios mais atingidos, quem são os alvos preferenciais, os períodos mais comuns de ocorrência, entre outras variáveis. Levantamentos como o deste *Atlas* permitem a observação de como as taxas de crime mudam historicamente no território, assim como as diferentes dinâmicas e a formulação de hipóteses acerca do significado dessas variações.

Para fragilizar a força desses grupos criminosos e reduzir as injustiças do sistema de segurança e justiça, o Estado depende cada vez mais dessas ações estratégicas e inteligentes – **que devem partir da imensa quantidade de dados existentes** –, **sendo pensadas em conjunto com agentes especialistas, cientistas e com a sociedade civil**. Dessa forma, o presente trabalho contribui, também, para fortalecer a comunicação entre essas diferentes áreas.



Diferentes tipos de informação: entre dados, criminalidade e novas tecnologias

Por Prof. Dr. Luis Gustavo Nonato, matemático*

O estudo da criminalidade abrange diversas áreas da ciência, pois envolve inúmeras questões – tais como econômicas, sociais e urbanas. A título de exemplo, estudos mostram que as condições do trânsito impactam no número de ocorrências criminais em um determinado local (KALINIC; KELER, 2018), além de estarem associadas à violência doméstica (BELAND; BRENT, 2018). Fatores urbanos como a proporção de edifícios residenciais, comerciais e industriais, fluxo de pessoas e presença de bares, restaurantes, parques e praças, também influenciam fortemente no padrão e na dinâmica do crime (KINNEY et al., 2008; GARCIA-ZANABRIA et al., 2020).

Dessa forma, **entender a criminalidade e seus fatores é uma tarefa complexa**, demandando, também, o uso de ferramentas capazes de processar grandes volumes de dados a fim de correlacionar informações e extrair padrões. Neste cenário, técnicas de visualização, ciência de dados e inteligência artificial têm trazido uma perspectiva inovadora para os pesquisadores e agentes encarregados da segurança pública, viabilizando novas formas de análise com base em evidências, as quais não eram possíveis até alguns anos atrás (ZANABRIA et al., 2019).

Esse paradigma introduziu novos olhares científicos para a questão da criminalidade, permitindo, por exemplo, a simulação de cenários e do impacto de possíveis intervenções antes mesmo que estas sejam implementadas na sociedade. O emprego desse ferramental matemático e computacional tem dado subsídios para a confecção de políticas públicas de prevenção, permitindo que se evite um crime antes que ele aconteça.

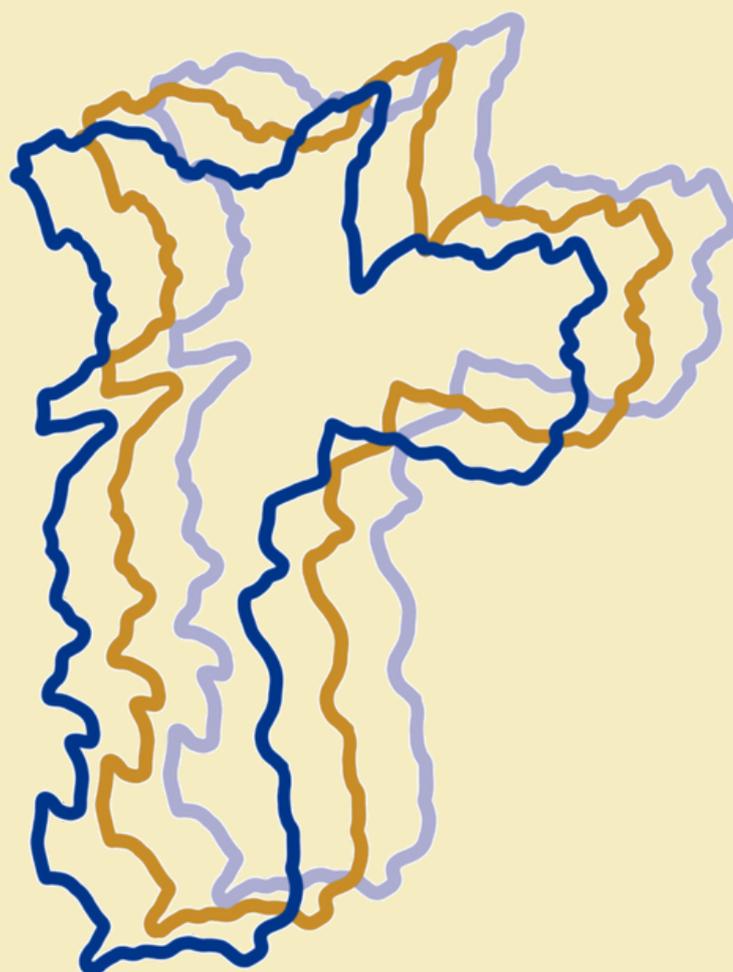
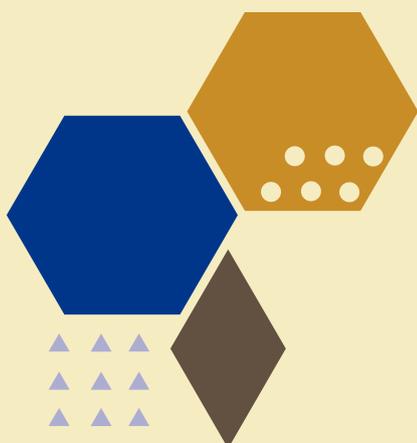
Apesar da existência de limitações, que fazem com que o uso de ferramentas de ciência de dados, técnicas de visualização e inteligência artificial seja um desafio, é certo que, no futuro, os sistemas de análise e prevenção de crimes estarão equipados com tais tecnologias, aumentando a eficácia dos órgãos de segurança e das políticas públicas – melhorando assim a qualidade de vida dos cidadãos.

*Centro de Ciências Matemáticas Aplicadas à Indústria e Departamento de Matemática Aplicada e Estatística da USP



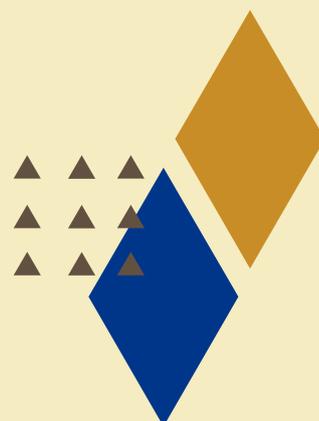
POLICIA





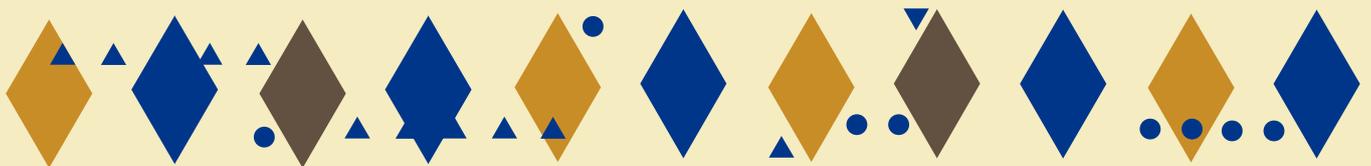
PARTE 1

Discussões INICIAIS



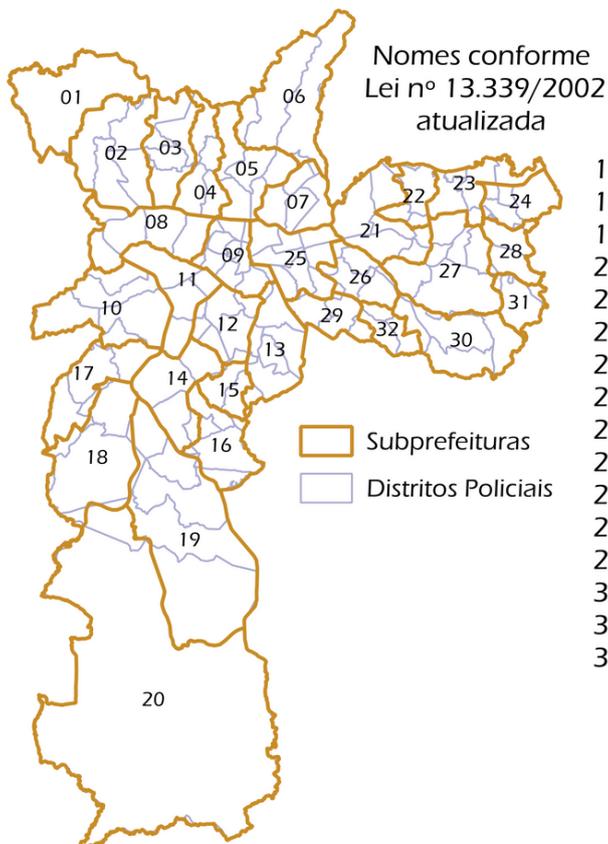
Se as cidades estão em constante mudança, como estudá-las?

Das especificidades dos
estudos urbanos no contexto
da capital paulista.

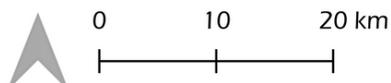
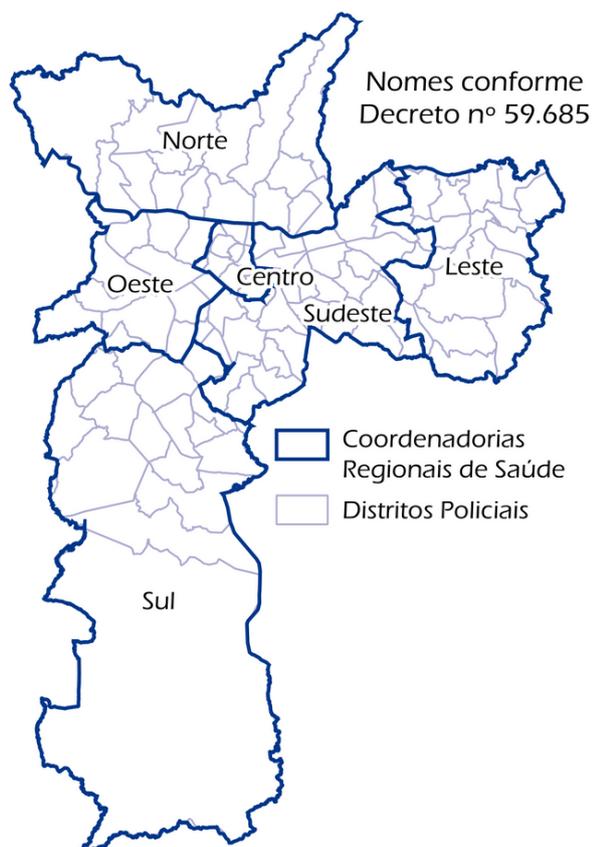


Mapa 2 – Diferentes regionalizações da cidade de São Paulo

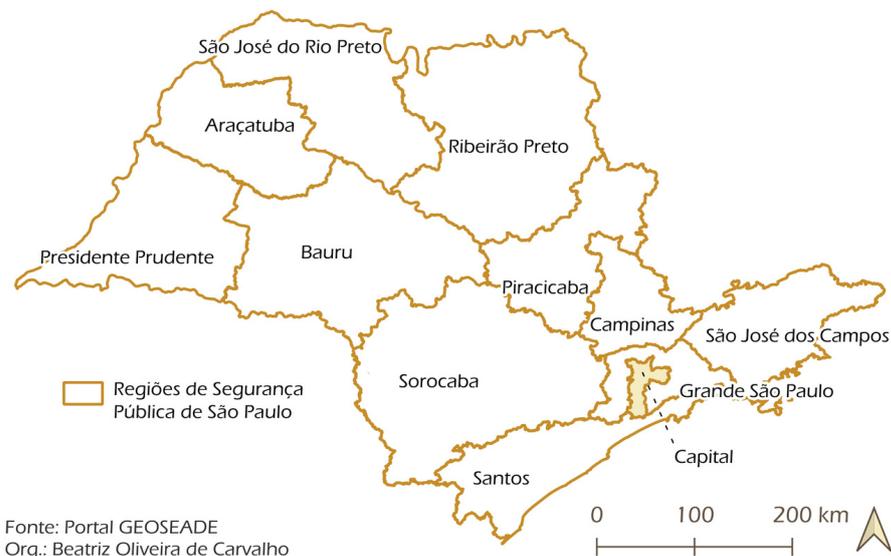
- 01 – Perus/Anhanguera
- 02 – Pirituba/Jaraguá
- 03 – Freguesia/Brasilândia
- 04 – Casa Verde/Cachoeirinha
- 05 – Santana/Tucuruvi
- 06 – Tremembé/Jaçanã
- 07 – Vila Maria/Vila Guilherme
- 08 – Lapa
- 09 – Sé
- 10 – Butantã
- 11 – Pinheiros
- 12 – Vila Mariana
- 13 – Ipiranga
- 14 – Santo Amaro
- 15 – Jabaquara
- 16 – Cidade Ademar



- 17 – Campo Limpo
- 18 – M'Boi Mirim
- 19 – Socorro
- 20 – Parelheiros
- 21 – Penha
- 22 – Ermelino Matarazzo
- 23 – São Miguel
- 24 – Itaim Paulista
- 25 – Moóca
- 26 – Aricanduva
- 27 – Itaquera
- 28 – Guainases
- 29 – Vila Prudente
- 30 – São Mateus
- 31 – Cidade Tiradentes
- 32 – Sapopemba



Mapa 3 – Regiões de segurança pública do estado de São Paulo



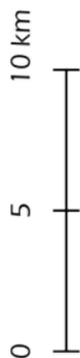
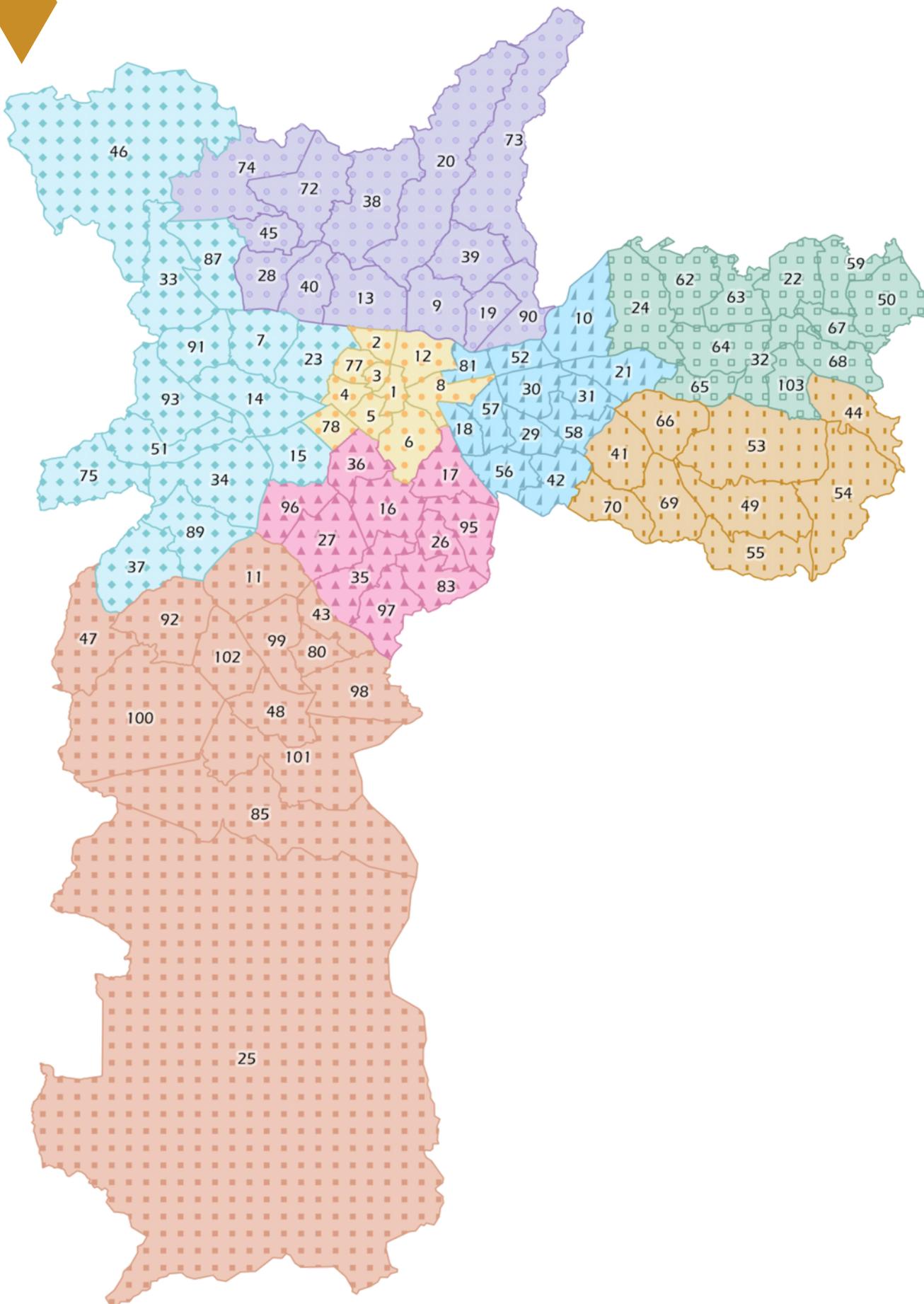
Nos anos 1950, a população da capital paulistana passou de pouco menos de 2,2 milhões de habitantes para mais de 3,6 milhões; no final da década de 1960 a cidade já abrigava quase 6 milhões de residentes. Diante disso, surgiu a necessidade de reordenar a gestão pública e, conseqüentemente, as divisões territoriais utilizadas para os diferentes serviços.

No estado de São Paulo, **os órgãos públicos frequentemente dividem as cidades de forma distinta e inconexa entre si** – como se pode observar nas cartografias ao lado. Com relação à Secretaria de Segurança Pública, nota-se essa relevância quando nos deparamos com a organização e repartição do trabalho das polícias – que é baseada tanto na distribuição espacial dos crimes e efetivos policiais como na infraestrutura urbana e perfil demográfico dos locais.

Na capital paulista, por exemplo, são 96 distritos censitários (DCs) e 93 distritos policiais. Uma consequência imediata pode ser exemplificada a partir da seguinte pergunta: Qual a taxa de roubos por 100 000 habitantes? O cálculo é possível em ambos os distritos, **mas a resposta não é imediata**, dado que a população é mensurada nos DCs, a partir das informações dos Censos Demográficos, e os roubos calculados por DPs, com base nos registros policiais.

Não há como negar a importância do território e das múltiplas informações contidas nele. Uma vez que o seu conhecimento apresenta enormes desafios, somente a cartografia, com rigor técnico e científico, pode oferecer subsídios para qualificar as informações, facilitando as análises e execução de políticas públicas.

Mapa 4 – Apresentação dos distritos policiais da capital



Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho



Nomes conforme Registro Digital de Ocorrências da Secretaria de Segurança Pública (SP)

Del. Sec. 1º Centro

01º D.P. Sé
02º D.P. Bom Retiro
03º D.P. Campos Eliseos
04º D.P. Consolação
05º D.P. Aclimação
06º D.P. Cambuci
08º D.P. Brás
12º D.P. Pari
77º D.P. Santa Cecília
78º D.P. Jardins

Del. Sec. 2º Sul

16º D.P. VI. Clementino
17º D.P. Dr. A. Galiano (Ipiranga)
26º D.P. Sacomã
27º D.P. Ibirapuera
35º D.P. Jabaquara
36º D.P. Vila Mariana
83º D.P. Parque Bristol
95º D.P. Heliópolis
96º D.P. Monções
97º D.P. Americanópolis

Del. Sec. 3º Oeste

07º D.P. Lapa
14º D.P. Pinheiros
15º D.P. Dr. LH Beiguelman (Itaim Bibi)
23º D.P. Perdizes
33º D.P. Pirituba
34º D.P. Morumbi
37º D.P. Campo Limpo
46º D.P. Perus
51º D.P. Rio Pequeno
75º D.P. Jardim Arpoador
87º D.P. Vila Pereira Barreto
89º D.P. Jardim Taboão
91º D.P. Ceasa
93º D.P. Jaguaré

Del. Sec. 4º Norte

09º D.P. Carandiru
13º D.P. Casa Verde
19º D.P. Vila Maria
20º D.P. Água Fria
28º D.P. Freguesia do Ó
38º D.P. Vila Amália
39º D.P. Vila Gustavo
40º D.P. Vila Santa Maria
45º D.P. Brasilândia
72º D.P. Vila Penteados
73º D.P. Jaçanã
74º D.P. Parada Taipas
90º D.P. Parque Novo Mundo

Del. Sec. 5º Leste

10º D.P. Penha de Franca
18º D.P. Alto da Mooca
21º D.P. Vila Matilde
29º D.P. Vila Prudente
30º D.P. Tatuapé
31º D.P. Vila Carrão
42º D.P. Parque São Lucas
52º D.P. Parque São Jorge
56º D.P. Vila Alpina
57º D.P. Parque da Mooca
58º D.P. Vila Formosa
81º D.P. Belém

Del. Sec. 6º Sto. Amaro

11º D.P. Santo Amaro
25º D.P. Parelheiros
43º D.P. Cidade Ademar
47º D.P. Capão Redondo
48º D.P. Cidade Dutra
80º D.P. Vila Joaniza
85º D.P. Jardim Mirna
92º D.P. Parque Santo Antônio
98º D.P. Jardim Miriam
99º D.P. Campo Grande
100º D.P. Jardim Herculano
101º D.P. Jardim Imbuias
102º D.P. Socorro

Del. Sec. 7º Itaquera

22º D.P. São Miguel Paulista
24º D.P. Ponte Rasa
32º D.P. Itaquera
50º D.P. Itaim Paulista
59º D.P. Jardim dos Ipês
62º D.P. Ermelino Matarazzo
63º D.P. Vila Jacui
64º D.P. Cidade A. E. Carvalho
65º D.P. Artur Alvim
67º D.P. Jardim Robru
68º D.P. Lageado
103º D.P. Itaquera/Cohab II

Del. Sec. 8º S. Mateus

41º D.P. Vila Rica
44º D.P. Guaianases
49º D.P. São Mateus
53º D.P. Parque do Carmo
54º D.P. Cidade Tiradentes
55º D.P. Parque São Rafael
66º D.P. Jardim Aricanduva
69º D.P. Teotônio Vilela
70º D.P. Vila Ema

A definição dos distritos policiais (DPs) da cidade de São Paulo também está relacionada ao crescimento citadino, que se dá a partir da expansão urbana e consolidação das periferias. **De fato, o crescimento paulistano afeta de forma decisiva tanto a dinâmica econômica e social como a organização da atividade policial.**

Não por acaso, em 24 de julho de 1969, por meio do Decreto nº 52.213, foram instituídas dez Regiões Policiais. A justificativa legal foi “atender as peculiaridades próprias da organização dos serviços policiais” (§ 1º), observando-se critérios como: maior população e movimentação policial (§ 3º), entre outros. Cerca de quatro meses depois foi publicado o Decreto nº 52.315, que estabeleceu a organização territorial das Delegacias Regionais e Seccionais de Polícia do Estado, em uma configuração semelhante à que temos hoje.

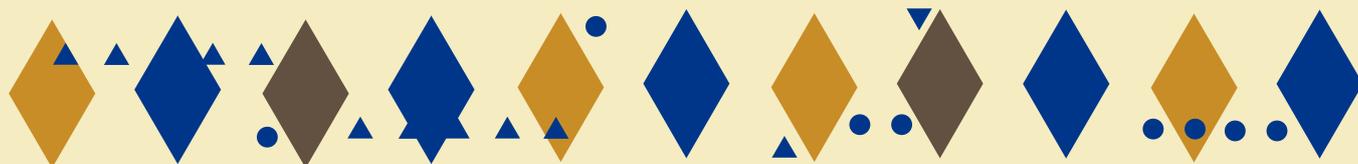
Com o passar dos anos, novos decretos foram criando e alterando os DPs, valendo destacar ainda o ano de 1987, em que foi publicado o Decreto nº 26.925. Por meio deste, foi formalizada, de uma única vez, a criação de 49 novos DPs, mais do que dobrando o número de distritos na cidade. **Hoje temos 93 DPs, os quais podem ser modificados a qualquer momento.**

Por fim, não se pode ignorar que, habitualmente, os registros criminais são **agregados em delimitações político-administrativas sem a necessária atenção à heterogeneidade interna dessas delimitações** e à qualidade do endereçamento que permite relacionar, com efetividade, o crime ao contexto no qual ocorreu.



A última vez que você sofreu alguma violência, você reportou às autoridades?

Sem fazer boletim de
ocorrência não tem como
contabilizar.





Subnotificação

Das problemáticas quanto ao que não é registrado

Por Cristina Neme, cientista política*

Os crimes contra o patrimônio, tipificados como roubos e conhecidos como assaltos, somam milhares de ocorrências em uma cidade tão grande e desigual como São Paulo. **Os roubos são um forte fator de insegurança da vida nas metrópoles** e seu enfrentamento é um dos principais desafios postos aos governantes na gestão da segurança pública. Quando um roubo ocorre, **o registro da ocorrência na delegacia de polícia é necessário tanto para possibilitar a investigação do crime** como para produzir informações que permitam identificar a sua incidência na cidade. Caso o crime não seja comunicado, gera-se a **subnotificação, que é a diferença entre o número real de roubos sofridos pela população e o número de casos efetivamente registrados**, isto é, uma cifra oculta da criminalidade não reportada à polícia.

*Instituto Sou da Paz



Em pesquisa paulistana de 2018¹, **46,3% das vítimas de roubo (à pessoa) registraram a ocorrência, taxa que se eleva para 80% no caso de roubo de veículo**, pois esta é uma exigência das seguradoras.

Dentre os motivos para não fazer o boletim de ocorrência, destaca-se a sensação de que não adianta (perda de tempo ou falta de confiança na polícia), razão apresentada por **53,8%¹** dos entrevistados vítimas de roubo (à pessoa).

O registro adequado dos casos permite saber onde, quando, como e contra quem esses crimes ocorrem. As informações geradas a partir dos dados do boletim de ocorrência são fundamentais para subsidiar o planejamento da polícia, assim como das políticas públicas de segurança.

Em um cenário urbano de desigualdades, a subnotificação dificulta a identificação dos locais onde a criminalidade se manifesta de modo mais grave. Por exemplo, ao observar os mapas de roubo a transeuntes e roubo de veículos (p. 48 em diante), nota-se que os casos se distribuem de modo desigual na cidade, **com distritos chegando a ter incidências mais de 80 vezes superiores aos outros** (como visto nas taxas dos Mapas 12 e 13).

É importante notar que a distribuição ilustrada nos mapas reflete o grau de notificação dos casos, ou seja, o quanto as vítimas se dispuseram a registrá-los na delegacia ou através de boletim eletrônico no site da Delegacia Eletrônica da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo. **Se as vítimas não registram a ocorrência, os crimes ficam subnotificados nas estatísticas oficiais.**

Por meio das pesquisas de vitimização, instrumento elucidado a seguir, sabe-se que os roubos, especialmente de veículos, tendem a ser mais registrados do que outros tipos, como as agressões. A partir da pesquisa mais recente realizada na cidade de São Paulo em 2018¹, foi possível notar um aumento da notificação de crimes de roubo (à pessoa) para **46,3%**, em comparação com as ondas anteriores, referentes aos anos de 2003, 2008 e 2013, quando a notificação ficou em torno de **37%**. No mesmo período, a notificação de roubo de veículos diminuiu cerca de **10%**. Sendo assim, aumentar as condições de registro dos roubos é fundamental, visto que são crimes praticados com violência e afetam cotidianamente o sentimento de insegurança da população.

¹Relatório da Pesquisa de Vitimização em São Paulo, Centro de Políticas Públicas (INSPER, 2018)



POLICIA CIVIL



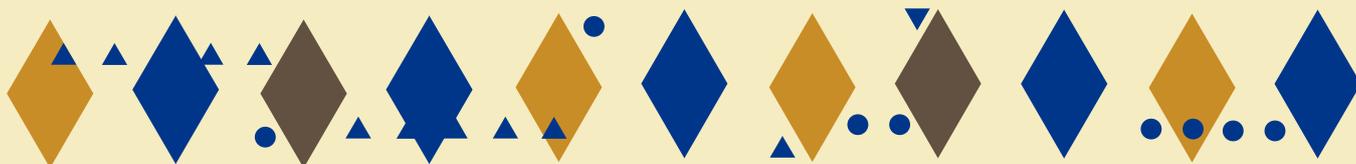
1º D.D.M

DELEGACIA DE DEFESA DA MULHER

1ª SECCIONAL CENTRO

Como compreender a violência para além dos registros criminais?

Fontes complementares de
conhecimento.





Vitimização

Pesquisas de vitimização: o que são?

Por Dr. Tulio Kahn, cientista político*

Popularizando-se nos anos 60 como **uma fonte complementar de dados sobre criminalidade e segurança pública**, as pesquisas de vitimização são compostas por **uma amostra representativa da população**, que é entrevistada a cada intervalo de tempo, relatando suas eventuais experiências como vítimas nos últimos N meses. É comum que haja um bloco de questões subjetivas no qual **se avalia a sensação de segurança, confiança na polícia, desempenho do governo em segurança pública**, entre outras questões de percepção, e hábitos que podem ser correlacionados com a vitimização, como estilo de vida e acesso a equipamentos de segurança, posse de arma de fogo e afins. **Ela também fornece um perfil menos enviesado das características de vítimas e autores de crimes.**

*Consultor na Fundação Espaço Democrático e ex-diretor da Secretaria Nacional de Segurança Pública



Em pesquisa nacional de 2012², **a classe média se mostrou como o grupo mais vitimado por crimes patrimoniais.**

Além disso, por mais que a maioria das vítimas em quase todos os crimes seja de homens e jovens, **são as mulheres e pessoas idosas que têm maior temor da criminalidade².**

Levando em consideração a subnotificação, as pesquisas de vitimização também nos ajudam a estimar o que deixa de ser notificado, perguntando aos entrevistados se comunicaram o crime às autoridades, ou não, e as razões para tal – assim, é possível estimar um número mais fidedigno do total de crimes.

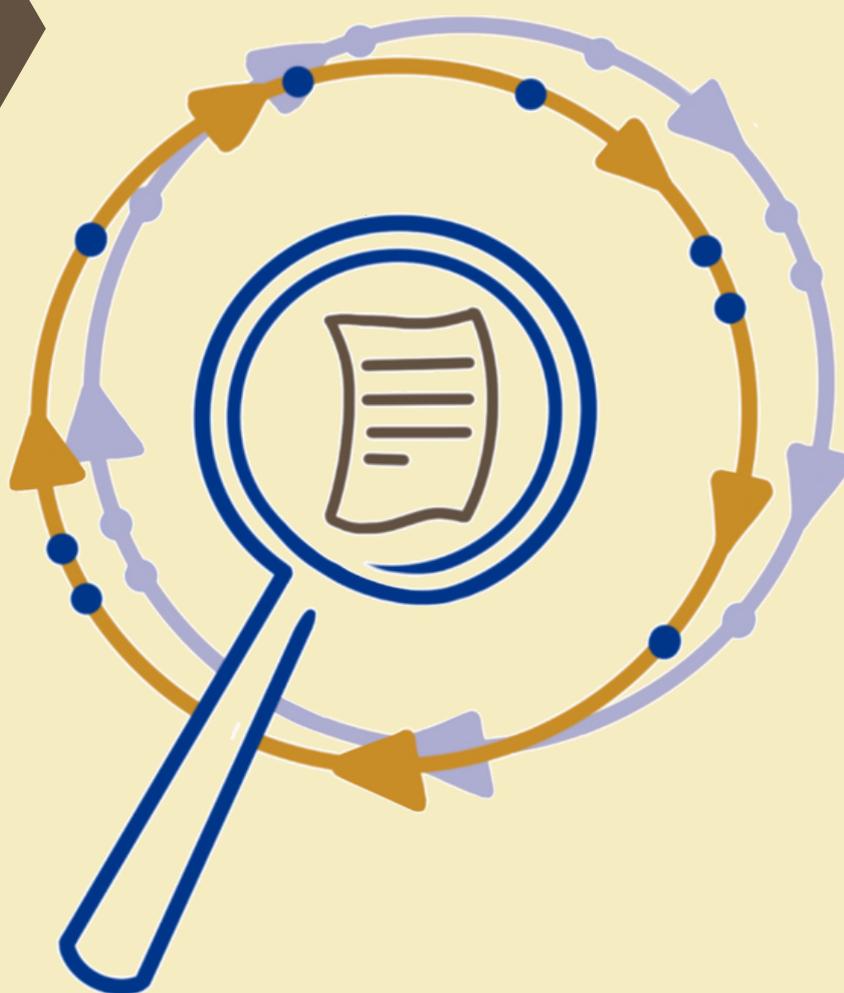
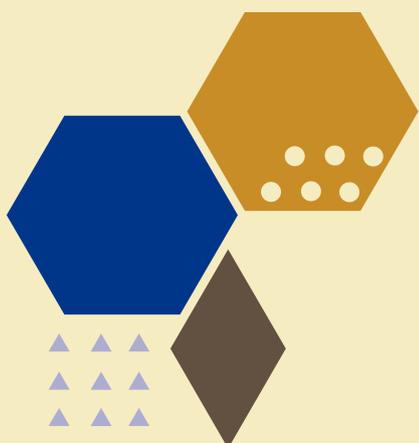
Como mencionado, uma das principais vantagens da pesquisa de vitimização é poder trabalhar com dados de percepção, que não existem nos dados administrativos policiais. Através do cruzamento de variáveis, **a pesquisa fornece indícios de fatores de risco e de proteção que explicam parcialmente as mudanças nas chances de vitimização entre diferentes subgrupos.** Por exemplo, cruzando os dados da Pesquisa Nacional de Vitimização (PNV) de 2012, com a faixa de renda da residência, temos um indicativo de que a sensação de insegurança varia conforme a renda: os mais ricos têm medo de serem sequestrados, terem seu veículo roubado ou ficarem em casa sozinhos, já os mais pobres, em comparação, têm medo de estar no meio de um tiroteio na vizinhança ou de sofrer violência por parte da polícia.

Apesar da pesquisa de vitimização ser uma fonte complementar de informações, **é preciso levar em consideração que o total de crimes é um número impossível de ser conhecido – afinal, as pesquisas de vitimização também subnotificam casos.** Nem todos se lembram dos crimes que sofreram e alguns crimes podem não ser reconhecidos como tal pelas vítimas, que também podem se sentir constrangidas de relatar casos para o entrevistador, como em ocorrências de assédio ou violência doméstica.

²Pesquisa Nacional de Vitimização (PNV), de 2012, da Secretaria Nacional de Segurança Pública (Senasp), em conjunto com o Instituto de Pesquisas Datafolha e com o Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública (Crisp), que pode ser consultada em relatórios da Senasp (SENASP, 2013) e do Ministério de Justiça e Segurança Pública (SENASP, 2017).

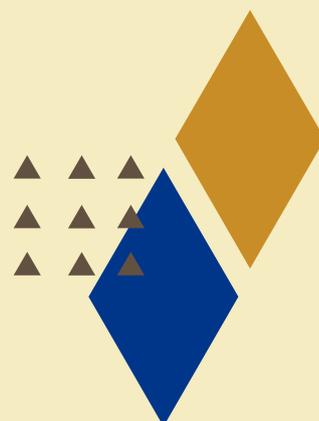






PARTE 2

Qualidade da **INFORMAÇÃO**



Endereçamento

Materiais, métodos e algumas situações

Por Beatriz Oliveira de Carvalho*

Bancos de dados (ou conjunto de registros organizados e relacionados entre si) servem para quantificar ou qualificar elementos específicos. Espera-se que estes dados se transformem em informações, que por sua vez devem gerar conhecimento. Existem várias formas com as quais conseguimos medir sua qualidade, como: Quão completos são os dados? Eles foram recolhidos de forma válida? São consistentes, de modo a permitir análises? Os elementos neles contidos são efetivamente verdadeiros?

Por exemplo, as coletas de dados feitas em lojas, farmácias e bancos, em setores públicos ou em pesquisas específicas, todas são feitas com um propósito, uma intenção. Neste *Atlas*, buscando entender a dinâmica criminal na cidade de São Paulo, se utilizou de informações da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, advindas de boletins de ocorrência (BO) – estes nos quais se registram os crimes.

Como o resultado final deste trabalho é um *Atlas*, é de se esperar que, **neste caso, se meça a qualidade da informação pela possibilidade de se encontrar o local onde o crime ocorreu.** Para tal, **foram utilizados dados que constavam nos BOs de roubos a transeuntes e de veículos, de 2006 a 2017, registrados e ocorridos nas delegacias e distritos policiais paulistanos³.**

A escolha por esses tipos de crimes – roubos a transeuntes (ver páginas 46 e 77) e roubos de veículos (ver páginas 60, 63 e 77) – justifica-se pelo fato de que os valores dos itens subtraídos nos dois casos são muito distintos. O raciocínio é simples: há mais automóveis com seguro do que celulares, bolsas, documentos, relógios, entre outros itens – de modo que as pessoas tendem a registrar mais as ocorrências de roubos a veículos, o que poderia gerar diferenças na qualidade dos registros.

A seguir, é possível identificar os diferentes tipos de qualidade de endereçamento. Para que uma ocorrência fosse enquadrada em uma dessas categorias, foi consultado um outro banco de dados no qual constam todos os endereços, acompanhado de suas numerações e demais informações de localização da capital paulista. Mais de 1 milhão de BOs foram verificados.

No quadro 1: houve **(A)** os que possuíam apenas uma correspondência exata; para outros **(B)** foi possível encontrar endereço similar, como no

*Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo

³Não foram consideradas ocorrências em locais onde seria possível identificar a vítima (como na frente de sua casa) nestes casos é proibido por lei divulgar o endereço.

Quadro 1 – Tipos de qualidade do endereçamento*

A	Encontrado apenas um endereço e número correspondente.
B	Endereço similar encontrado.
C	Encontrado mais de um endereço com o mesmo nome e numeração.
D	Endereço encontrado pelo nome, mas sem o número.
E	Múltiplos endereços localizados, mas sem número.
F	Endereço não encontrado.
G	Campos completamente vazios.

*Tradução pela autora de acordo com os códigos de geocodificação da pesquisa

caso de algum erro de digitação; já alguns **(C e E)** foram encontrados em locais diferentes, como no caso de acontecerem em uma rua com nome recorrente (Rua Sete de Setembro ou Avenida Brasil, por exemplo) e não possuem informação que pudesse resolver a distinção entre os lugares; também **(D e E)** casos com numerações imprecisas (0 ou 99999, entre outros); e ainda **(F)** endereços que não foram encontrados, como os que porventura foram escritos de forma errada ou aconteceram em algum local sem endereço oficializado. Além disso, **(G)** há ocorrências sem endereço preenchido⁴.

Após a atribuição do tipo de qualidade para cada boletim foi possível construir os mapas a seguir, que levam em consideração tanto o distrito policial e o ano de ocorrência como a delegacia e o ano de registro. Além disso, **as porcentagens são apenas do tipo A, por ser o único que garante que o endereço foi de fato bem registrado e encontrado.**

Além disso, é importante considerar que existem casos em que o registro pode ter sido excelente, porém a rua em que ocorreu não é oficializada – esta é uma limitação da pesquisa que destaca o acesso desigual à moradia e serviços públicos e, também, a importância de se distinguir entre as informações de registro e circunscrição (isto é, onde ocorre o crime). Aqui, se faz interessante destacar que, em média para o banco de dados utilizado, **65,32%** dos registros são feitos nas delegacias responsáveis pelo distrito policial de circunscrição, no caso de roubos de veículos, e **69,26%** para transeuntes – para ambas as tipologias, houve diminuição significativa desta porcentagem durante a série histórica.

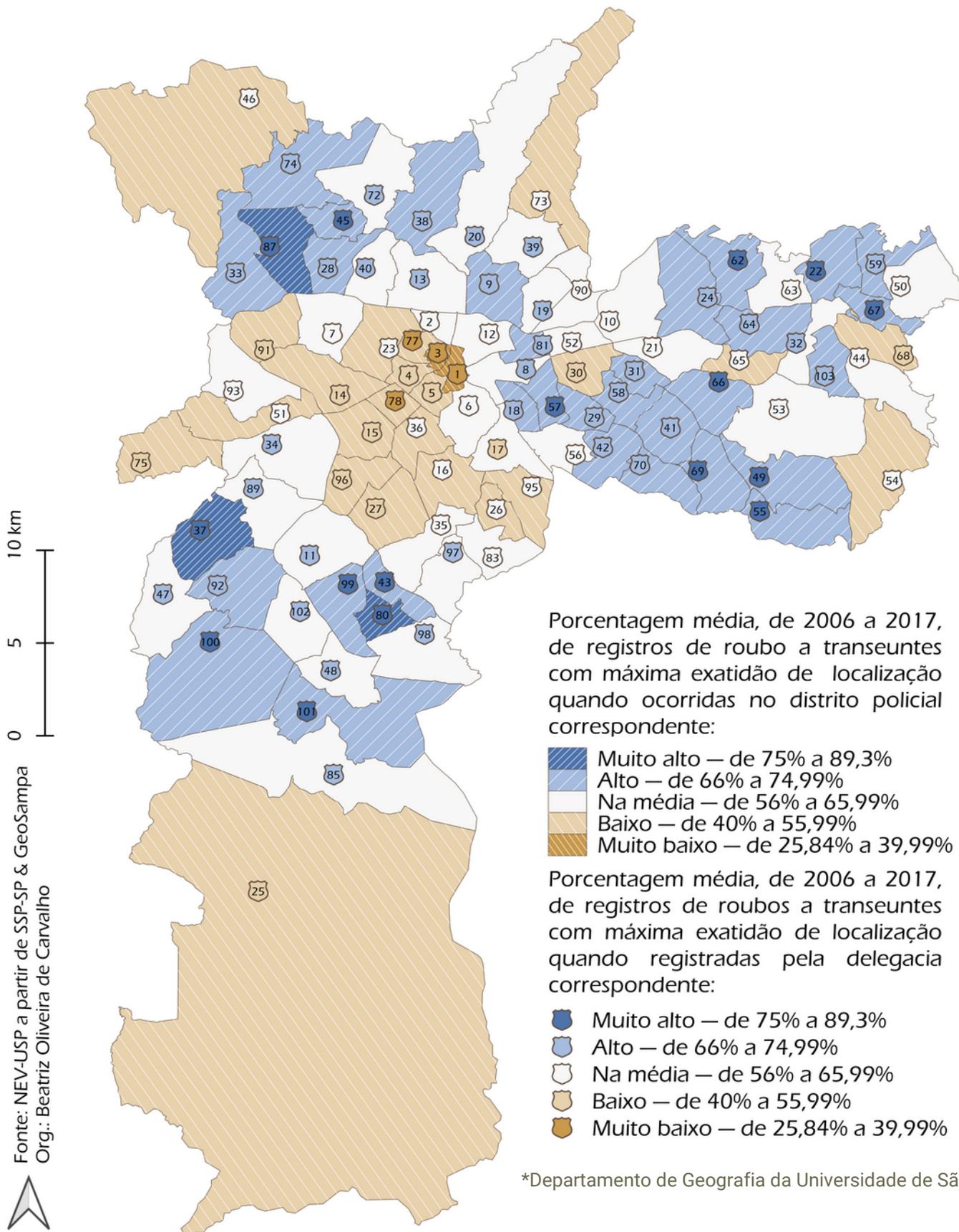
Por fim, para a compreensão de mapas e gráficos, é de fundamental importância observar as legendas e eixos com muita atenção. Neste capítulo eles são padronizados, permitindo a comparação direta entre as tipologias criminais e os estudos anuais.

⁴Essas foram encontradas apenas nos registros de roubos a transeuntes, a partir de 2009, com prevalência em 2011 a 2013, e diminuindo em seguida.

Qualidade dos registros de roubos a transeuntes

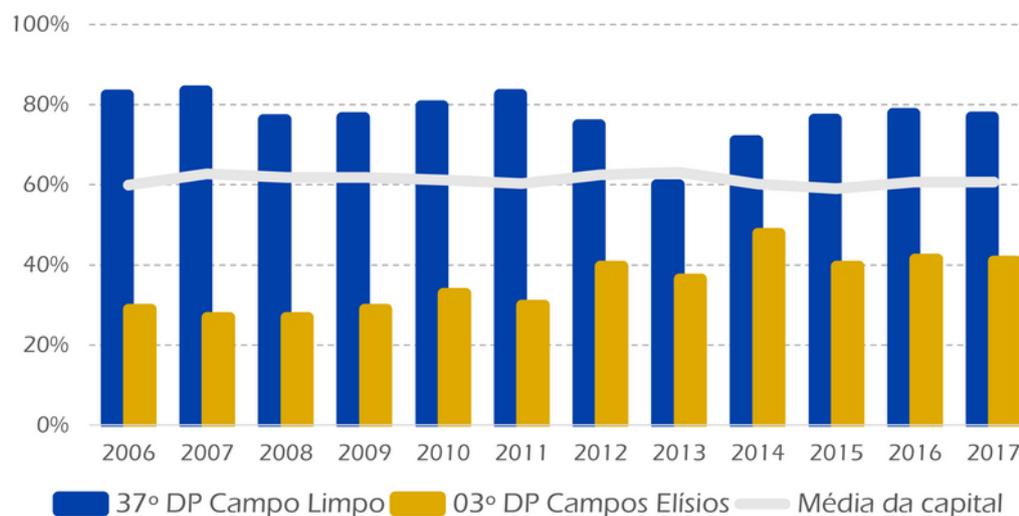
Por Prof.^a Dr.^a Rúbia Gomes Morato, geógrafa*

Mapa 5 – Roubo a transeuntes: percentual médio de registros com máxima exatidão de localização



*Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo

Gráfico 1
 Percentual de registros tipo A
 qualidade média entre os DPs, a média mais alta e a mais baixa
 Delegacia policial e ano de registro de roubos a transeuntes

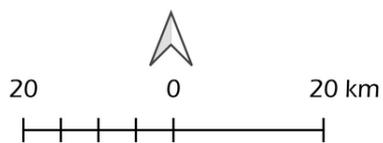
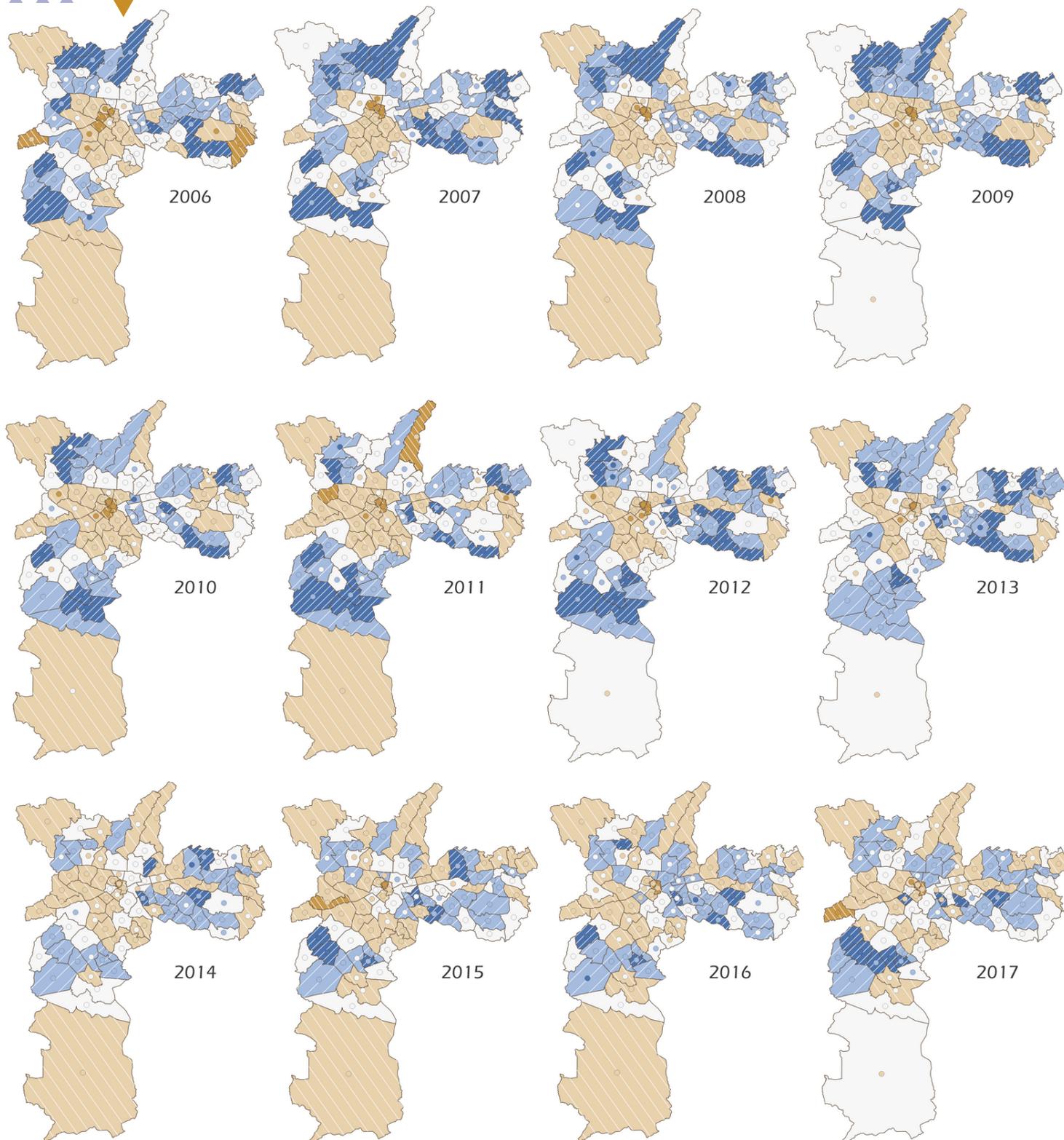


O Mapa 5 mostra a qualidade dos registros de roubos a transeuntes entre 2006 e 2017 por meio dos que possuem apenas uma correspondência de endereço (**A**), ou seja, claro e completo, incluindo logradouro e número, sem qualquer confusão em relação à localização. **Este é um desafio considerável em um município do porte de São Paulo, em que é relativamente comum ter ruas, avenidas e praças homônimas, como a avenida Jaguaré e a rua Jaguaré.**

Foram consideradas duas categorias de localização: por responsabilidade pelo registro, tendo os escudos como símbolo pontual das delegacias encarregadas da confecção do boletim de ocorrência (BO), e por área de circunscrição do caso, onde as superfícies representam o distrito policial do ocorrido. Em branco temos a porcentagem média da capital, que foi em torno de **60%**, sendo que a classe é de **56% a 65,99%**; em tons de azul, acima da média, e em tons de marrom abaixo da média.

Conforme a linha cinza do Gráfico 1, **podemos dizer que a qualidade média dos registros permaneceu estável**, sempre perto de **60%**. Contudo, quando observamos individualmente, as oscilações se tornam visíveis. Em 2013 percebemos uma piora na qualidade dos registros do 37º DP Campo Limpo, que é recuperada nos anos seguintes, permanecendo na maior parte do tempo acima da média – este DP está em azul no gráfico por possuir a maior média da série histórica. Já o 3º DP Campos Elísios, em marrom claro pela menor média, tem uma tendência de melhoria da qualidade, subindo de **30%** em 2006 para **40%** de **tipos A** em 2017.

Mapa 6 — Roubo a transeuntes: percentual de registros com máxima exatidão de localização em perspectiva longitudinal



Porcentagem de registros de roubos a transeuntes com máxima exatidão de localização quando registradas na delegacia correspondente (ponto) e quando ocorridas no distrito policial correspondente (área), por ano de registro e de ocorrência, respectivamente:

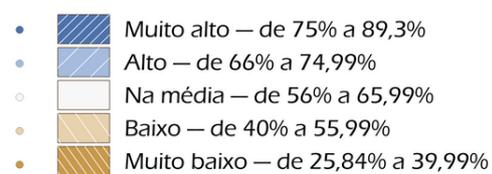
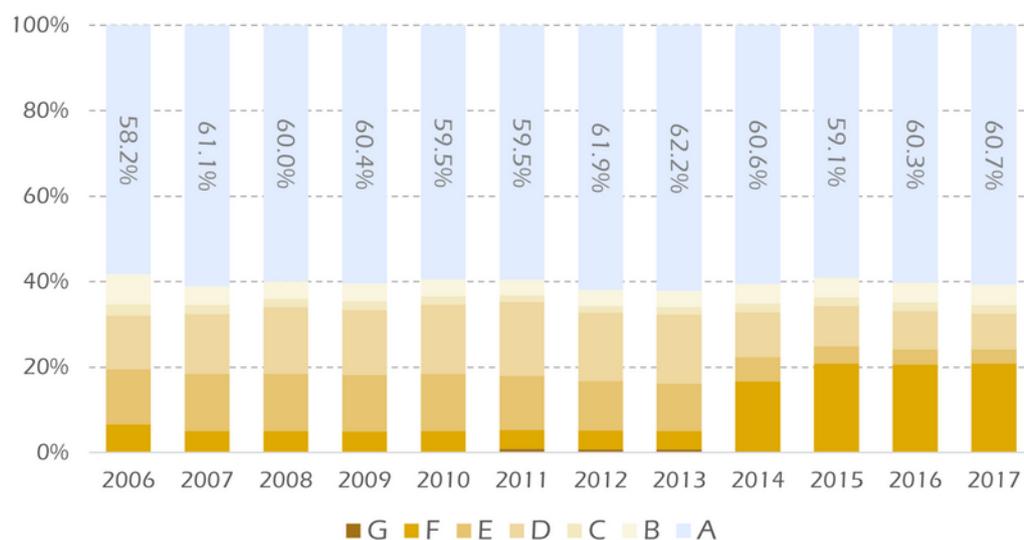


Gráfico 2
 Percentual por tipo de qualidade dos registros de roubos a transeuntes



Considerando cada ano, podemos aferir quando houve melhorias ou perdas na qualidade dos registros de roubos a transeuntes, identificando os respectivos distritos policiais e delegacias. É possível visualizar uma regionalização da qualidade dos registros. **Alguns distritos vizinhos na Zona Norte, na Zona Sul e em parte da Zona Leste apresentam os melhores índices, em tons de azul.** Há uma oscilação entre esses tons ao longo do tempo, mas a qualidade desses registros se mantém sempre acima da média – como o 18º e o 57º DPs, Alto da Mooca e Parque da Mooca, respectivamente.

Já na região central, há mais problemas nos registros. O 1º DP da Sé e o 3º DP do Bom Retiro têm áreas pequenas e aparecem no tom de marrom mais forte em vários anos da série, revelando a qualidade **muito baixa** dos registros. Nestas áreas, há maior concentração de pedestres, pois é para onde converge um fluxo muito grande de pessoas de vários bairros de São Paulo e municípios vizinhos, por diversas razões como trabalho, compras, acesso aos hospitais, escolas e universidades.

No extremo sul, o 25º DP Parelheiros tem a qualidade dos registros oscilando entre baixa e média. É um distrito com uma grande área e chama a atenção no mapa, mas a densidade demográfica é bem menor (como se pode observar no Mapa 10).

A partir do Gráfico 2, podemos identificar a proporção anual de endereços que podem ser localizados corretamente, correspondendo à **classe A**, em azul, e os tipos de problemas encontrados, nas **classes B a G**. O que se destaca desse gráfico é que, apesar do número de registros com máxima exatidão de localização não variar consideravelmente, o **tipo F, não encontrado, aumenta significativamente a partir de 2014, sobrepondo sua porcentagem aos demais tipos de problemas.**

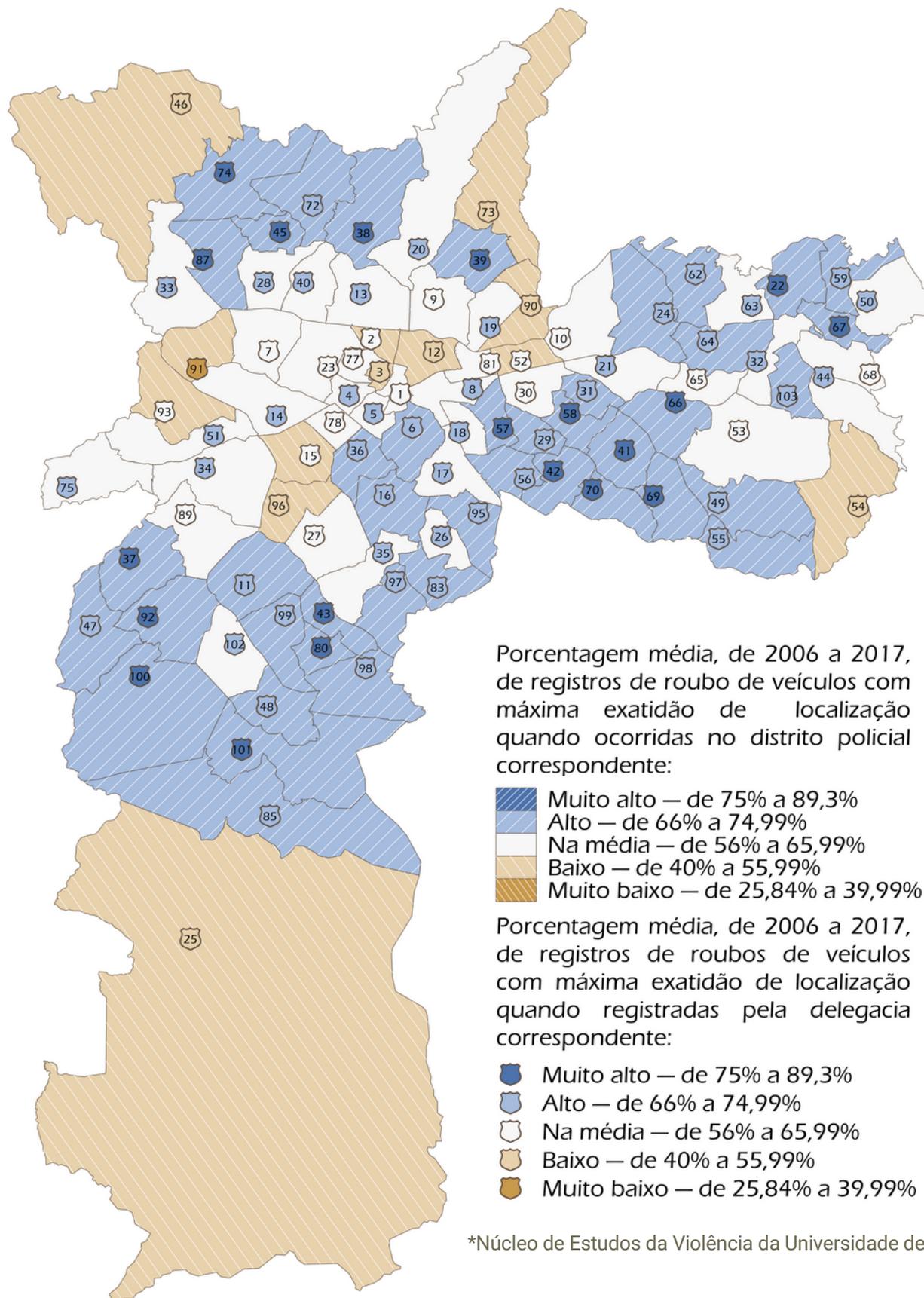
Qualidade dos registros de roubos de veículos

Por André Rodrigues Oliveira, sociólogo e geógrafo*

Mapa 7 – Roubo de veículos: percentual médio de registros com máxima exatidão de localização

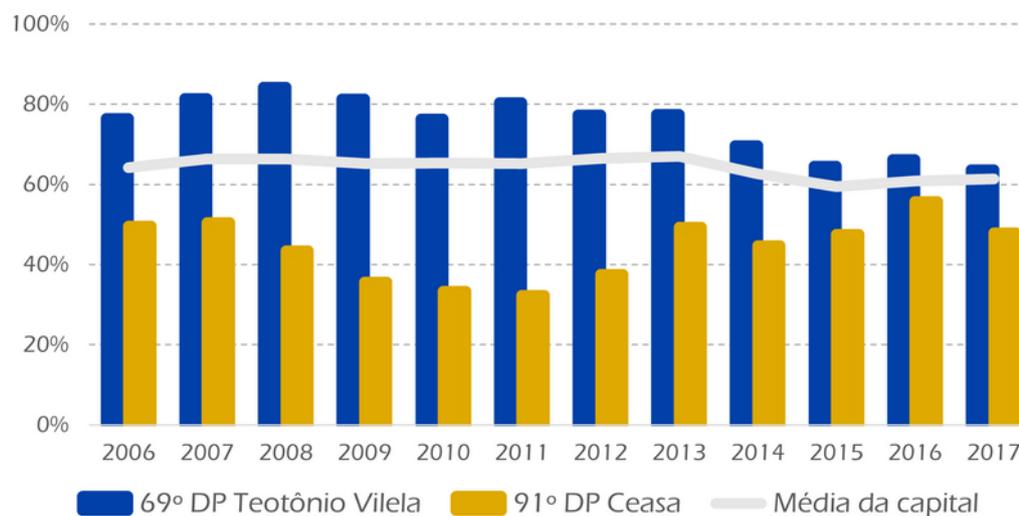
10 km
5
0

Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP & GeoSampa
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho



*Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo

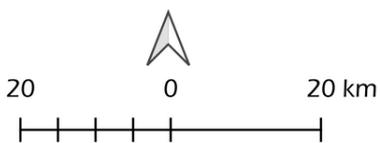
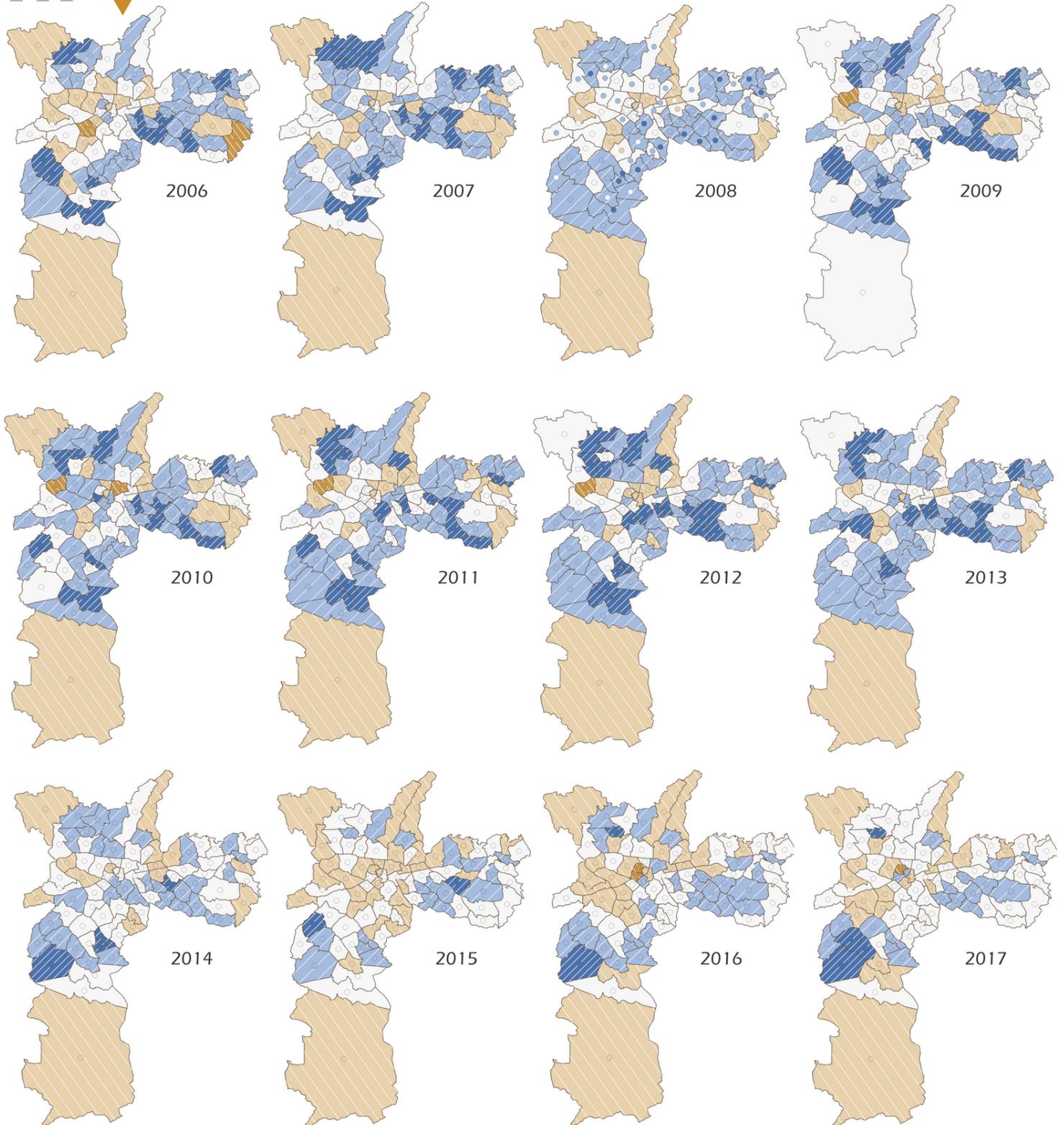
Gráfico 3
 Percentual de registros tipo A
 qualidade média entre os DPs, a média mais alta e a mais baixa
 Delegacia policial e ano de registro de roubos de veículos



O Mapa 7 apresenta dois tipos de informações relacionadas à qualidade da produção de registros referente ao roubo de veículos no município de São Paulo de 2006 a 2017. Embora apresentem bastante similaridade, é digno de nota que, de modo geral, **os registros produzidos pelas delegacias são de igual ou melhor qualidade quando comparados àqueles ocorridos nos distritos policiais**. Observa-se também que os registros, quando ocorridos nos distritos policiais, se restringem às faixas intermediárias da classificação proposta (variam exclusivamente de **baixo a alto**). O mesmo não ocorre com os registros das delegacias, cuja exatidão apresenta maior variabilidade, com cerca de 20 circunscrições classificadas como **muito alto**. O destaque negativo fica para o 91° DP Ceasa, única delegacia classificada na categoria **muito baixo**.

É importante destacar que não se encontrou um padrão territorial evidente na distribuição das classes nos dois tipos de informações visualizadas, embora seja possível observar diversos agrupamentos de vizinhança com o mesmo perfil de qualidade da notificação, principalmente entre os classificados como **alto** e **na média** quando ocorridos no distrito policial. Pode-se levantar a **hipótese de que a qualidade dos registros esteja associada às características da morfologia urbana do município**, tanto no que diz respeito à **presença de rodovias e vias extensas que frequentemente dificultam a precisão do número do logradouro** (por exemplo, os distritos policiais 46° Perus, 73° Jaçanã e 90° Parque Novo Mundo, correspondem, respectivamente, ao complexo rodoviário Anhanguera-Bandeirantes e às rodovias Fernão Dias e Dutra), **quanto do processo contínuo de produção do espaço periférico, no qual a informalidade de novos loteamentos e arruamentos impõe a atualização permanente de suas bases cartográficas**.

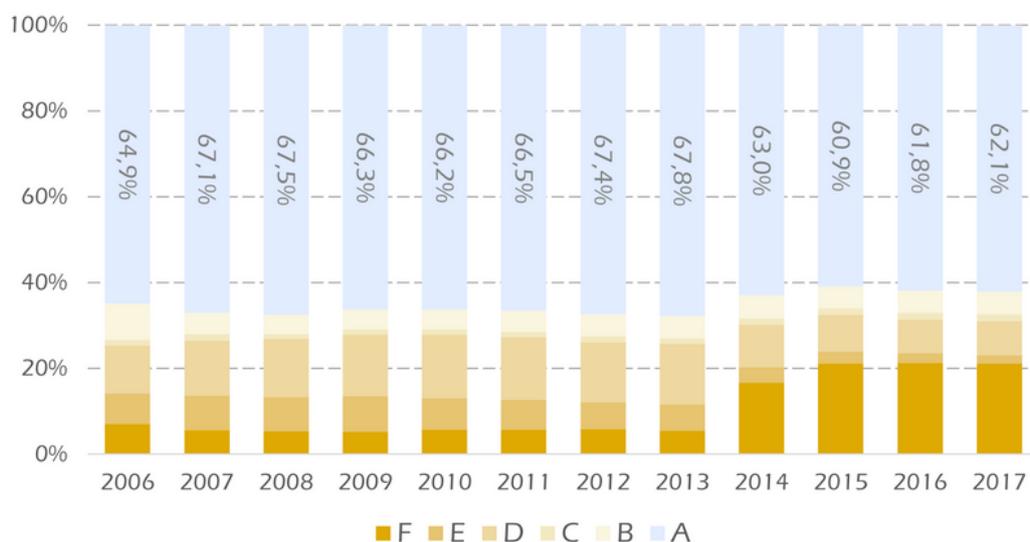
Mapa 8 — Roubo de veículos: percentual de registros com máxima exatidão de localização em perspectiva longitudinal



Porcentagem de registros de roubos de veículos com máxima exatidão de localização quando registradas na delegacia correspondente (ponto) e quando ocorridas no distrito policial correspondente (área), por ano de registro e de ocorrência, respectivamente:

- Muito alto — de 75% a 89,3%
- Alto — de 66% a 74,99%
- Na média — de 56% a 65,99%
- Baixo — de 40% a 55,99%
- Muito baixo — de 25,84% a 39,99%

Gráfico 4
 Percentual por tipo de qualidade dos registros de roubos de veículos



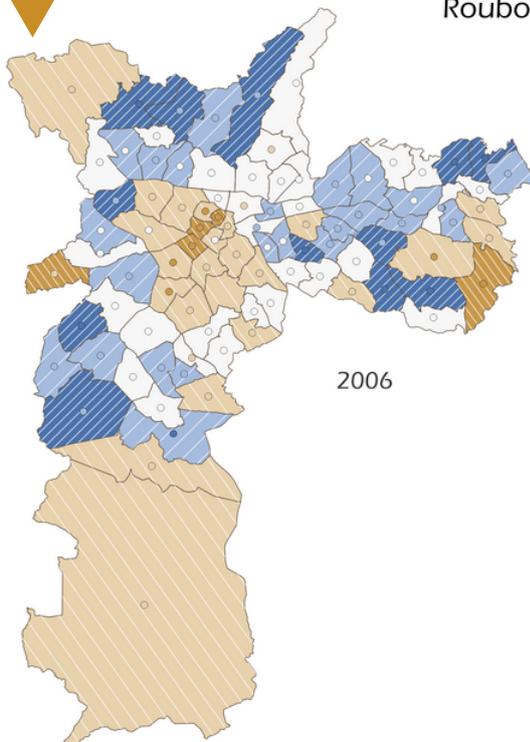
Do ponto de vista longitudinal, pode-se recortar basicamente dois diferentes períodos no tocante à qualidade dos registros. Conforme ilustra o Gráfico 4, de 2006 a 2013 observa-se certa estabilidade, com os registros classificados como melhores (**categoria A**) atingindo até **67,8%** do total. Por sua vez, de 2014 a 2017 nota-se uma piora na produção da informação, na qual a porcentagem da **categoria A** cai a **60,9%** em 2015. Ainda mais significativo, **é o crescimento proporcional da categoria F, aquela que representa os registros que não foram encontrados, de modo a impactar diretamente estudos e análises que procuram compreender o fenômeno em questão.**

Já da perspectiva espaçotemporal, percebe-se uma curiosa inversão em relação à análise do Mapa 7: enquanto os registros realizados pelas delegacias se situam entre as três classes intermediárias em todos os anos do período, as ocorrências registradas nos distritos policiais apresentam maior variabilidade (o ano de 2008 é a exceção). Como visualização cartográfica do Gráfico 4, **observa-se a paulatina redução das circunscrições policiais cuja qualidade da informação permanece como muito alta.** Do mesmo modo, há a piora gradual de diversas circunscrições que, ao longo do tempo, passaram de **alto a na média**, e de **na média a baixa**.

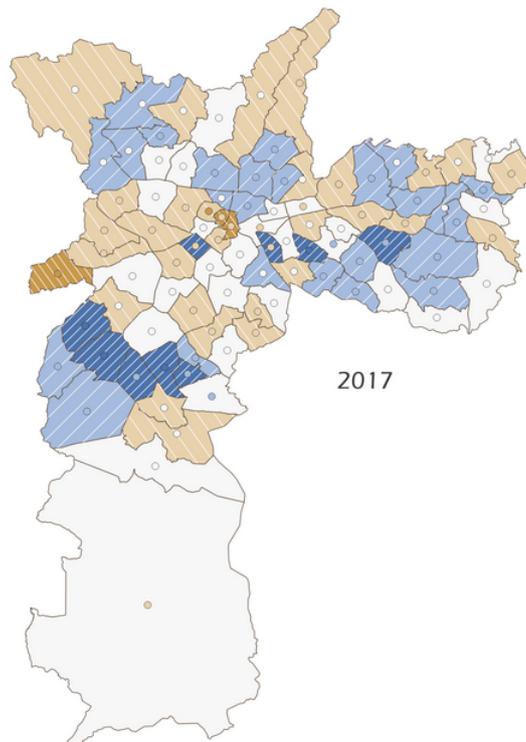
Por sua vez, a análise temporal por unidade de área indica a oscilação entre uma ou duas classes de qualidade dos registros em todo o período, sem uma direção específica, com poucos casos identificados que tenham, de um ano para o outro, migrado duas ou mais classes de uma vez. Merece destaque o 77º DP Santa Cecília, que apresentou a oscilação mais intensa ao longo do período (**alto** em 2006, 2007 e 2013 para **muito baixo** em 2016 e 2017).

Mapa 9 — Comparativo da qualidade do endereçamento: início e fim da série histórica para ambas as rubricas

Roubo a transeuntes

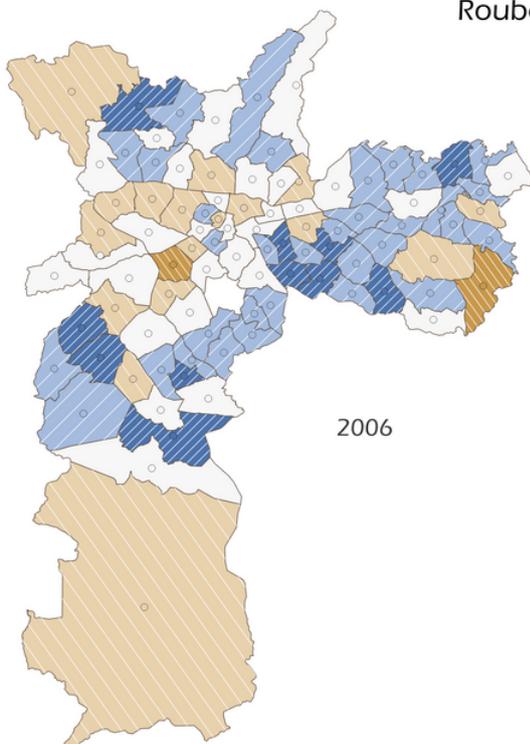


2006

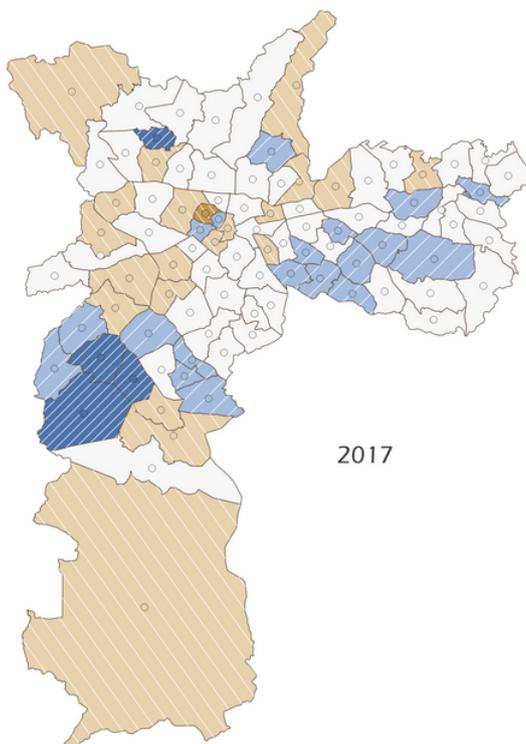


2017

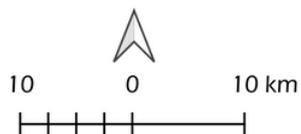
Roubo de veículos



2006



2017

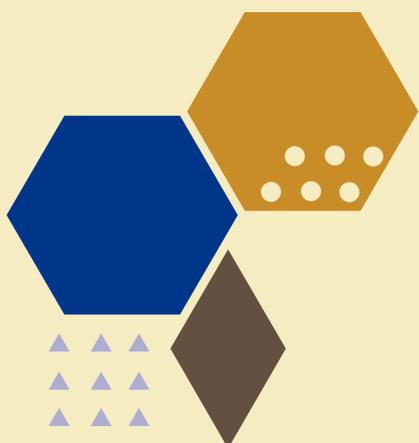


Porcentagem de registros de roubos a transeuntes com máxima exatidão de localização quando registradas na delegacia correspondente (ponto) e quando ocorridas no distrito policial correspondente (área), por ano de registro e de ocorrência, respectivamente:

- Muito alto — de 75% a 89,3%
- Alto — de 66% a 74,99%
- Na média — de 56% a 65,99%
- Baixo — de 40% a 55,99%
- Muito baixo — de 25,84% a 39,99%

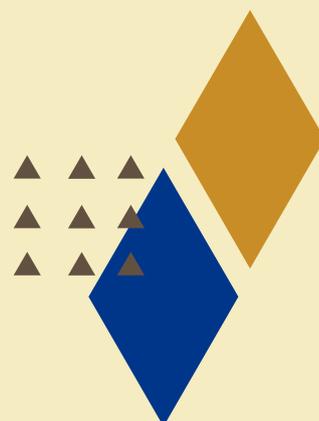






PARTE 3

Uma leitura da **REALIDADE**



Como ler o real?

Das maneiras de se compreender a realidade

Por Prof.^a Dr.^a Ilka Afonso Reis, estatística*

Todos sabemos que a realidade é complexa. Para estudar um fenômeno real, é preciso representá-lo de um modo mais simples. A essa representação simplificada da realidade chamamos modelos.

Um mapa é um modelo de representação do espaço. Esse modelo pode ser criado com o propósito de orientar (mapa de ruas e estradas ou das linhas do metrô), mas também pode ser a base para representação visual de informação (o quê) com um importante componente espacial (onde), como é o caso de um mapa com a taxa de registros de roubo de veículos por departamentos policiais de uma cidade. Usar um mapa como modelo para representação de um fenômeno real (como roubo de veículos) que possui um claro componente espacial (já que a ocorrência de roubos não é uniforme no espaço da cidade) é muito mais útil para tomada de decisões do que simplesmente conhecer a distribuição dos valores das taxas por meio de um gráfico de barras. De posse de um mapa, podemos responder a questões do tipo “as maiores taxas se concentram em determinadas regiões da cidade?” e, então, direcionar as ações apropriadas.

Em estatística, frequentemente queremos compreender um fenômeno real por meio de sua relação com outros fenômenos, em geral, mais fáceis de observar, medir e registrar. A verdadeira relação entre o primeiro (fenômeno de interesse) e os últimos (fenômenos que podem explicar o primeiro) é desconhecida. No entanto, essa relação, provavelmente complexa, pode ser simplificada por meio de modelos estatísticos, os quais se traduzem por fórmulas matemáticas que devem ser alimentadas por dados coletados sobre todos os fenômenos envolvidos.

Falando no contexto de métodos estatísticos, George Box afirmou em 1976 que **“todos os modelos estão errados, mas alguns podem ser úteis”** (BOX, 1976). Com esta afirmação, o famoso estatístico britânico nos chama a reconhecer a limitação dos modelos estatísticos para representar a realidade, mas também nos lembra de que, apesar de limitadas, essas ferramentas podem nos ajudar a compreender um fenômeno complexo.

Além da limitação gerada pela simplificação da realidade, a qualidade dos resultados de um modelo estatístico está ligada à qualidade dos dados usados para estimar seus componentes. Dados mal observados

*Departamento de Estatística da Universidade Federal de Minas Gerais

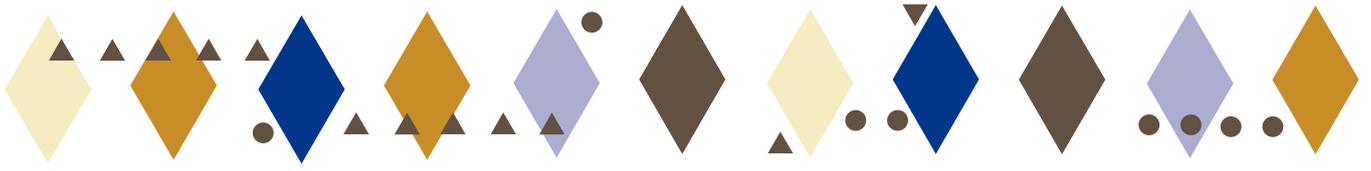
ou medidos, mesmo alimentando os “melhores” modelos estatísticos, levam a resultados distorcidos e que estariam muito longe de representar bem o fenômeno estudado. **No caso da distribuição espacial da taxa de roubo de veículos, por exemplo, a subnotificação de ocorrências, que pode ser diferenciada por região da cidade, levaria a um panorama distorcido do fenômeno: ainda que o roubo de veículos acontecesse de maneira mais ou menos homogênea na cidade, regiões com maior tendência a casos subnotificados apareceriam com melhores taxas do que as outras.** Em alguns casos, os modelos estatísticos podem incorporar componentes para minimizar os efeitos da subnotificação, mas nem todos os problemas de qualidade dos dados podem ser resolvidos por meio das ferramentas estatísticas.

Assim como a qualidade dos dados usados para representar um fenômeno real deve ser uma preocupação constante, a apresentação da informação obtida a partir do tratamento desses dados deve ser cuidadosamente pensada. Se vários gráficos ou mapas são gerados com o objetivo de comparação, por exemplo, deve-se cuidar para que esses elementos gráficos tenham escalas iguais ou, no mínimo, comparáveis. Os mapas qualitativos apresentados até o momento puderam seguir esta recomendação. Contudo, os mapas desta parte trazem informações de uma mesma tipologia criminal, roubo, mas que possuem proporções consideravelmente distintas: em números absolutos dos registros utilizados para o presente estudo, temos 1,7 roubos a transeuntes para cada roubo de veículo. Além disso, os roubos de veículos são menos subnotificados que roubos à pessoa, como pontuado em Subnotificação (páginas 19 e 20). Logo, é recomendada forte atenção às classes dos mapas e eixos dos gráficos a seguir, que por si sós, já dizem muito sobre o fenômeno.

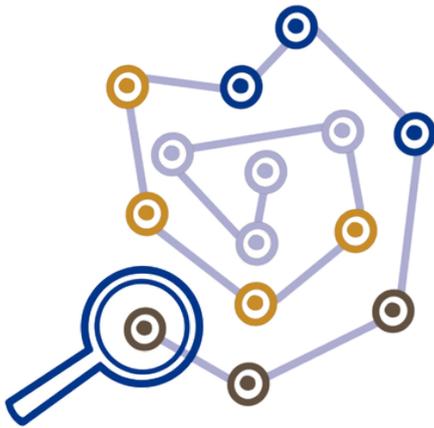
Outro cuidado importante se refere às grandezas numéricas usadas: para fenômenos que envolvem um número diferente de elementos expostos em cada região (como é o caso das ocorrências de roubo, por exemplo), a informação deve ser apresentada no formato de frequências relativas (percentuais, casos por 100 mil etc.), uma vez que os números absolutos podem trazer associações inverídicas.

A complexidade de um fenômeno real e as dificuldades para ler e representar esse fenômeno não devem ser desculpas para deixar de estudá-lo. Cuidar dos dados a serem usados, reconhecer as limitações de nossas ferramentas de representação e saber até onde podemos chegar com seus resultados são cuidados que podem gerar importantes contribuições para a construção do conhecimento científico humano.





Levando em consideração:



SUBNOTIFICAÇÃO

Isto é, que diversas formas de violência não são notificadas às autoridades por diversos motivos.



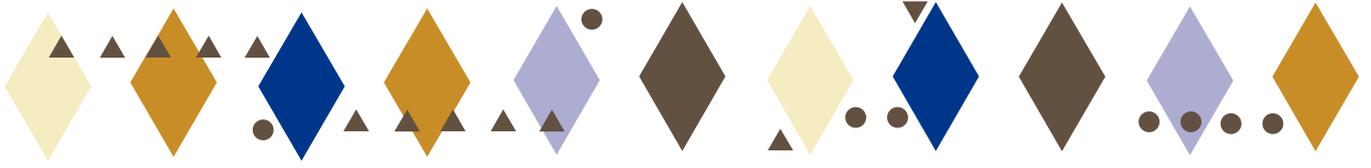
PERFIL DAS VÍTIMAS

Que cada pessoa, em seu espaço-tempo, pode estar mais ou menos propensa a ser vítima de certos tipos de crime.



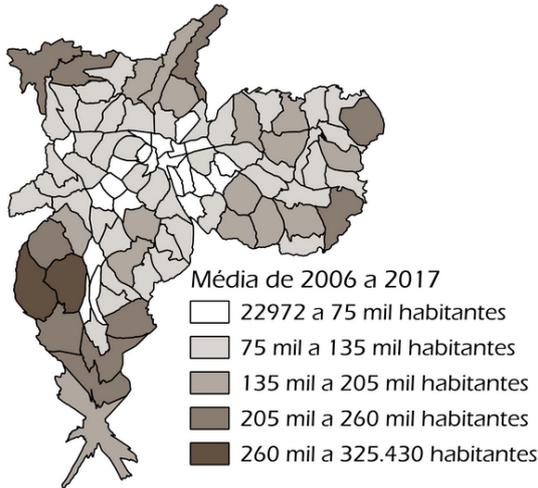
QUALIDADE DO ENDEREÇAMENTO

Diversos fatores podem influenciar na possibilidade de se encontrar a localização exata em que determinado crime ocorreu.



Trazemos três perspectivas

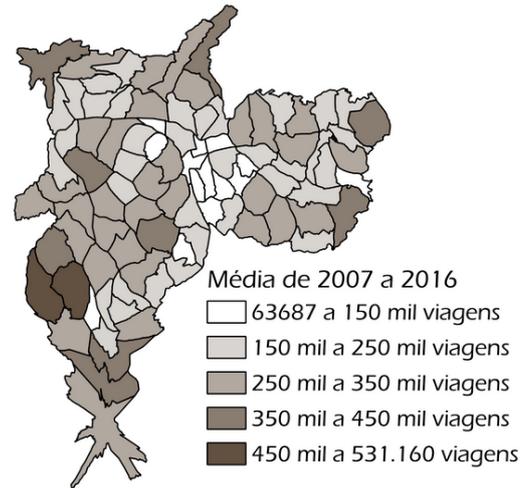
Mapa 10 – Perspectivas relativas: habitantes e viagens



RELATIVO AOS HABITANTES

Se a cidade de São Paulo tivesse o **espaço de acordo com a população que mora em cada distrito policial**, ela seria como o mapa acima.

Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP & NEV-USP a partir de IBGE 2000 e 2010



RELATIVO ÀS VIAGENS

Se a cidade de São Paulo tivesse o **espaço de acordo com o fluxo, ou vaivém, em cada distrito policial**, ela seria como o mapa acima.

Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP & NEV-USP a partir de Metrô/SP 2007

NÚMEROS ABSOLUTOS

De roubos de veículos e a transeuntes, ocorridas e registradas na capital paulista, de 2006 a 2017.

Fonte: Lei de Acesso a Informação (LAI) & NEV-USP a partir de SSP-SP

roubo:

Art. 157 – **Subtrair coisa móvel alheia**, para si ou para outrem, **mediante grave ameaça ou violência a pessoa**, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência.
(Código Penal)

tran.se.un.te:

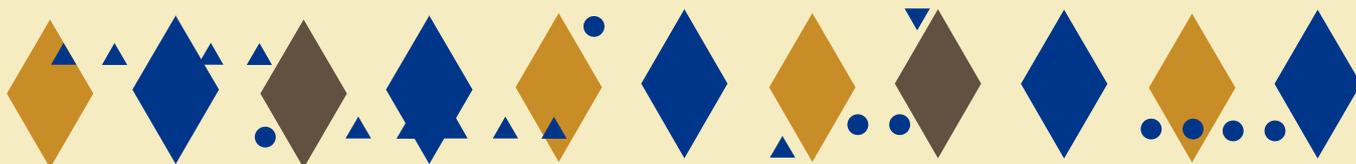
adj m+f

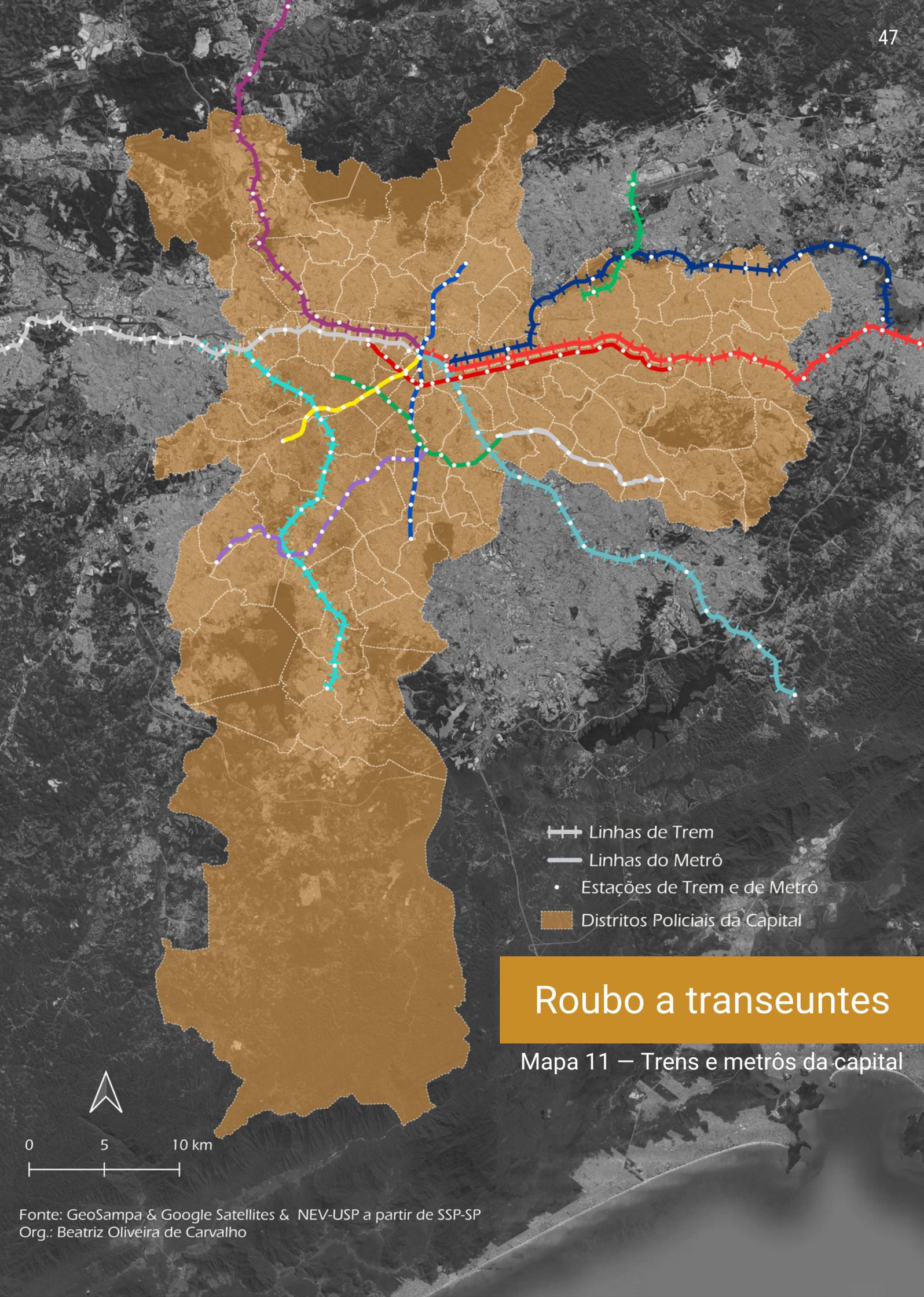
1. Que não tem caráter permanente; transitório;
2. Provisório em certo lugar;
3. Que não deixa nenhum indício de sua passagem.

adj m+f sm+f

Diz-se de ou **pessoa que percorre um caminho a pé.**

(*Michaelis*)





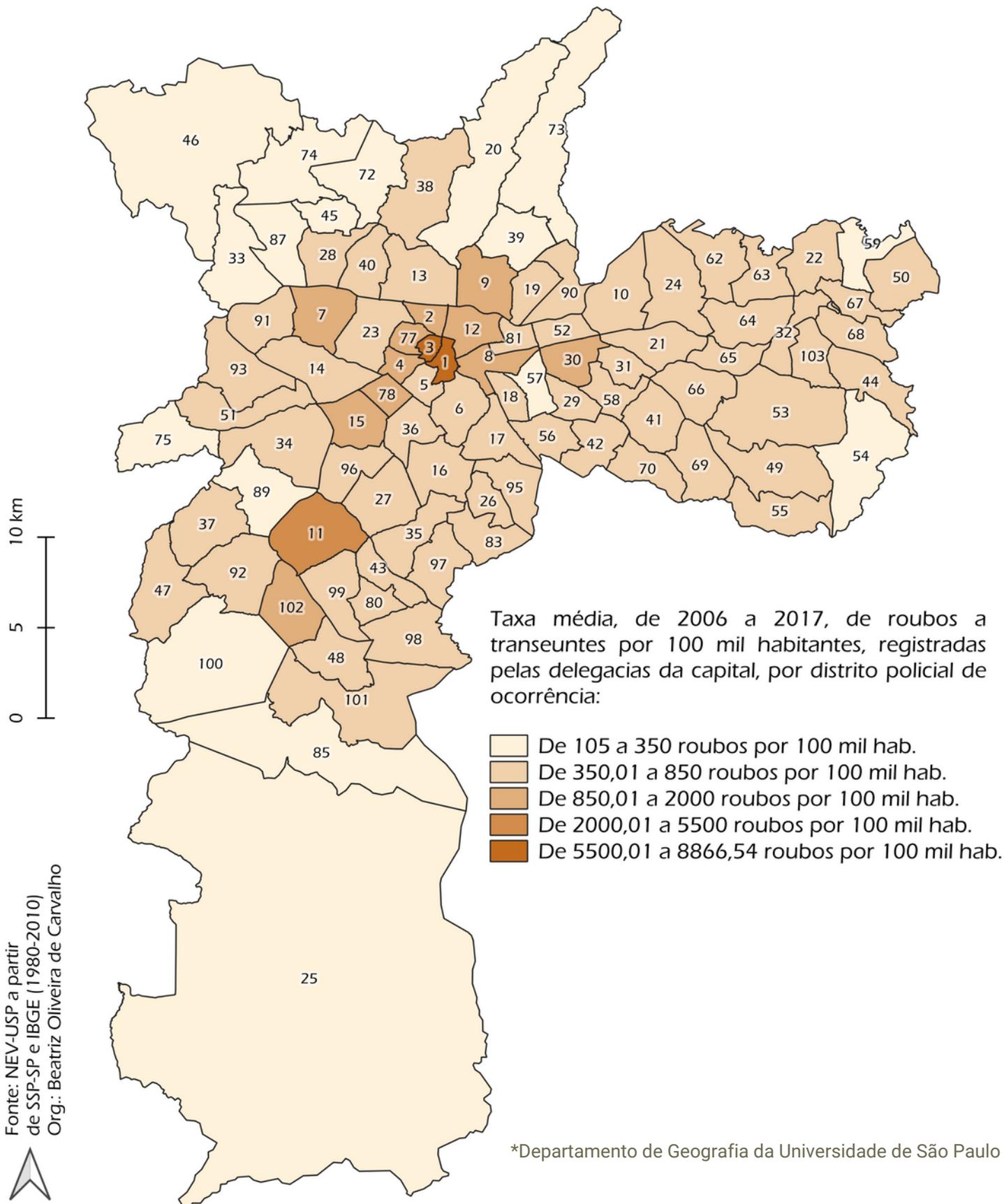
Roubo a transeuntes

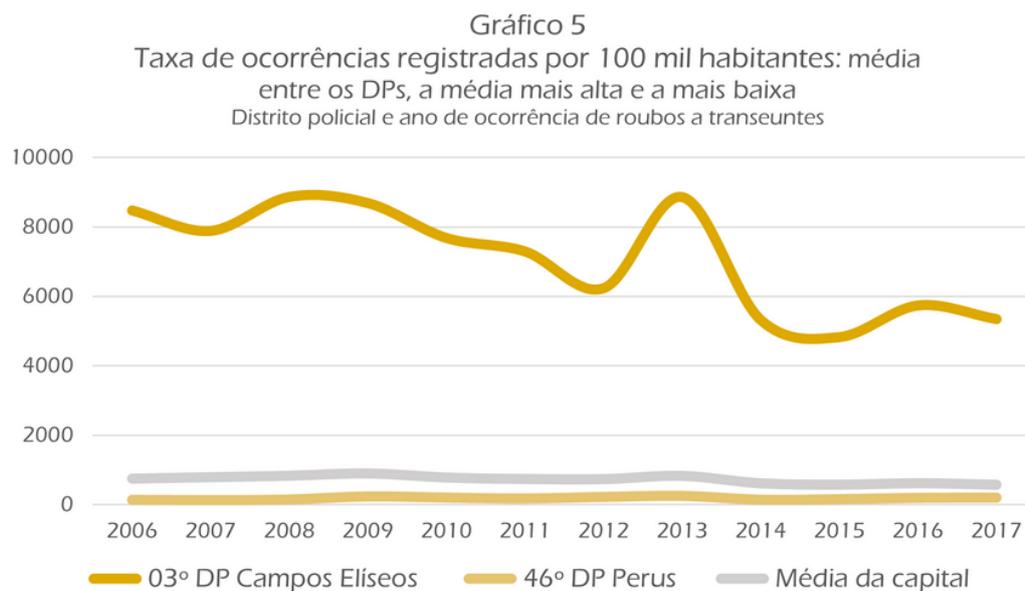
Mapa 11 — Trens e metrô da capital

Um olhar em relação ao número de habitantes

Por Prof.^a Dr.^a Ligia Vizeu Barrozo, geógrafa*

Mapa 12 – Roubo a transeuntes: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil habitantes na série histórica

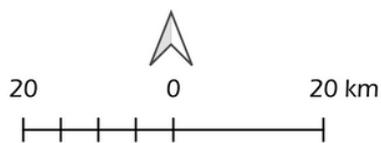
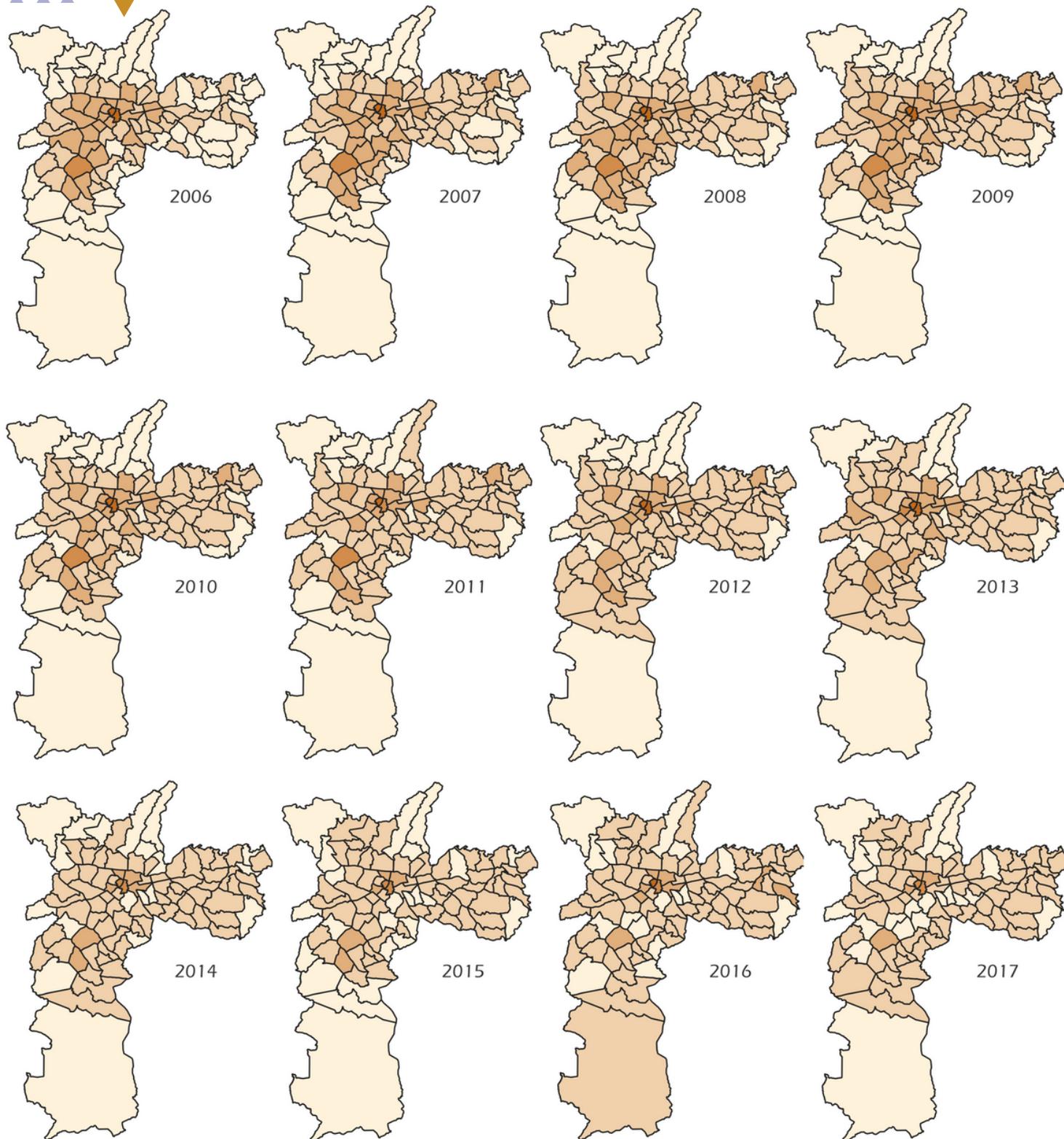




O mapa da média da série histórica tem o objetivo de mostrar as áreas com maiores e menores taxas de forma mais estável, evitando as flutuações anuais. Assim, podemos dizer que, considerando-se os 12 anos analisados, os 1º e 3º distritos policiais, da Sé e de Campos Elíseos, apresentaram as taxas mais elevadas de registros de roubos a transeuntes por 100 mil habitantes. Estes distritos policiais **encontram-se na mais importante centralidade do município, para onde converge o maior fluxo de transeuntes diariamente**. Outra centralidade relevante é onde fica o 11º DP Santo Amaro, que apresenta a terceira maior taxa.

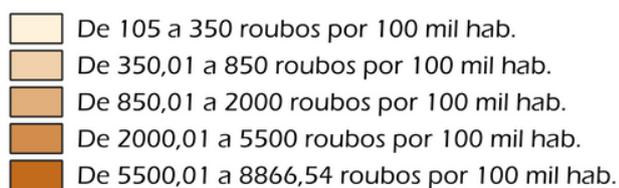
Podemos perceber que a quarta taxa mais elevada se alinha em duas direções, da porção sudoeste ao centro e outra, no eixo leste-oeste. Tal padrão remete à distribuição espacial das principais linhas de transporte público, terminais de ônibus, estações de metrô e trens. **São crimes que dependem do grande número de pessoas caminhando a pé, que se aglomeram nas ruas que oferecem comércio e serviços e possuem mais acesso por transporte público**. A organização deste espaço facilita a atuação e fuga de quem comete o delito. No entanto, áreas comerciais mais densas costumam ter menor número de domicílios particulares e, portanto, menor número de residentes. Se observarmos os Mapas 16 e 17, de números absolutos de roubos a transeuntes, identificamos áreas importantes que ficam obscurecidas quando calculamos as taxas por residentes. Neste sentido, as taxas calculadas que levam em consideração o fluxo de transeuntes usando número de viagens resultam em mapas diferentes (14 e 15).

Mapa 13 – Roubo a transeuntes: taxa de ocorrências registradas por 100 mil habitantes em perspectiva longitudinal



Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP e IBGE (1980-2010)
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho

Taxa de roubos a transeuntes por 100 mil habitantes, registrados pelas delegacias da capital, por distrito policial e ano de ocorrência:



A desigualdade entre as magnitudes das taxas do município pode ser observada no Gráfico 5. O 3º DP Campos Elíseos apresenta tendência de queda acentuada ao longo do tempo, de mais de 8 mil/100 mil habitantes para menos de 6 mil no final do período. Os mapas da perspectiva longitudinal ilustram a mudança da taxa a partir de 2014, quando este DP começa a ficar mais claro.

O pico no ano 2013 merece ser olhado com cuidado para se compreender se corresponde a uma flutuação devido a uma causa específica na notificação das ocorrências. O 46º DP Perus, por outro lado, embora exiba as menores taxas no período (Gráfico 5), parece apresentar leve tendência de aumento se observarmos os dados absolutos do Mapa 17.

Em relação aos mapas da perspectiva longitudinal das taxas, até 2009, observamos um aumento na direção da Zona Leste do município. A partir de 2014, há notável suavização das taxas de forma geral, com queda perceptível na porção Centro-Sul e expansão para as zonas Norte e Sul em 2016. A migração dos roubos a transeuntes da porção mais central para as áreas mais periféricas pode ser mais bem visualizada a partir dos dados absolutos (Mapa 17). Tal expansão compreende uma tendência que parece acompanhar a expansão das linhas do metrô a partir de 2014⁵.

Além disso, as médias dos DPs nos gráficos 5, 6 e 7, correspondem à média da capital. Sendo assim, ajudam a verificar se este crime está em queda ou se houve um deslocamento das ocorrências, como os mapas sugerem.

A observação de um fenômeno por meio de dados secundários requer cautela na interpretação. Além dos aspectos sobre a subnotificação e qualidade dos dados, deve-se considerar que os dados estão agrupados por uma unidade territorial – áreas dos distritos policiais. Estudos deste tipo, conhecidos como estudos ecológicos, **objetivam a elaboração de hipóteses.** A coincidência espacial entre alguns mapas direciona este exercício. **Algumas associações com outros fenômenos ou elementos do espaço podem ser verificadas, mas nexos causais não podem ser estabelecidos. Para tanto, outros delineamentos de estudos precisam ser formulados.**

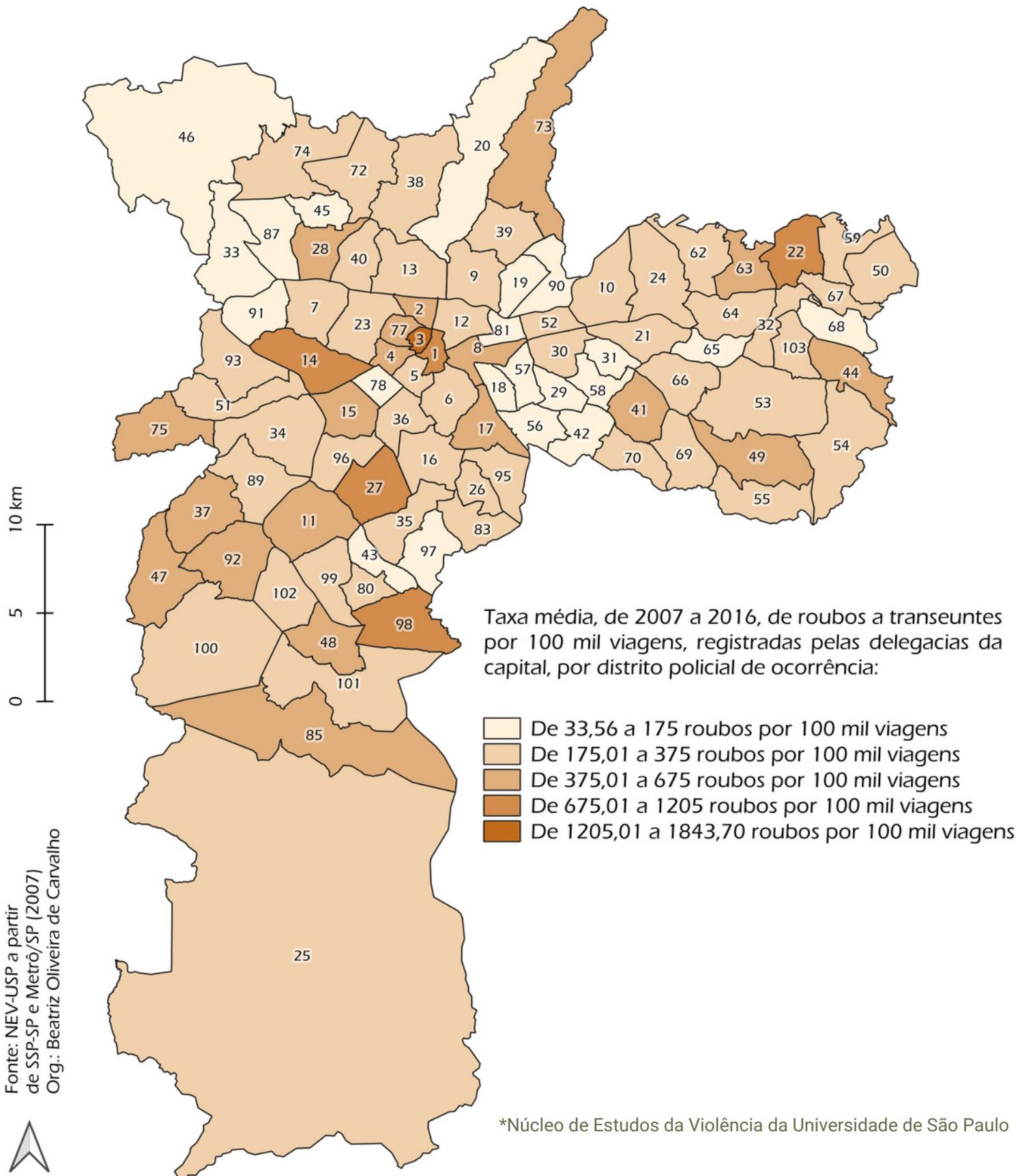
⁵ Para mais informações quanto à expansão das linhas do metrô consultar a página comemorativa de 50 anos do Metrô em São paulo (METRÔ, 2018) (<http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo>).

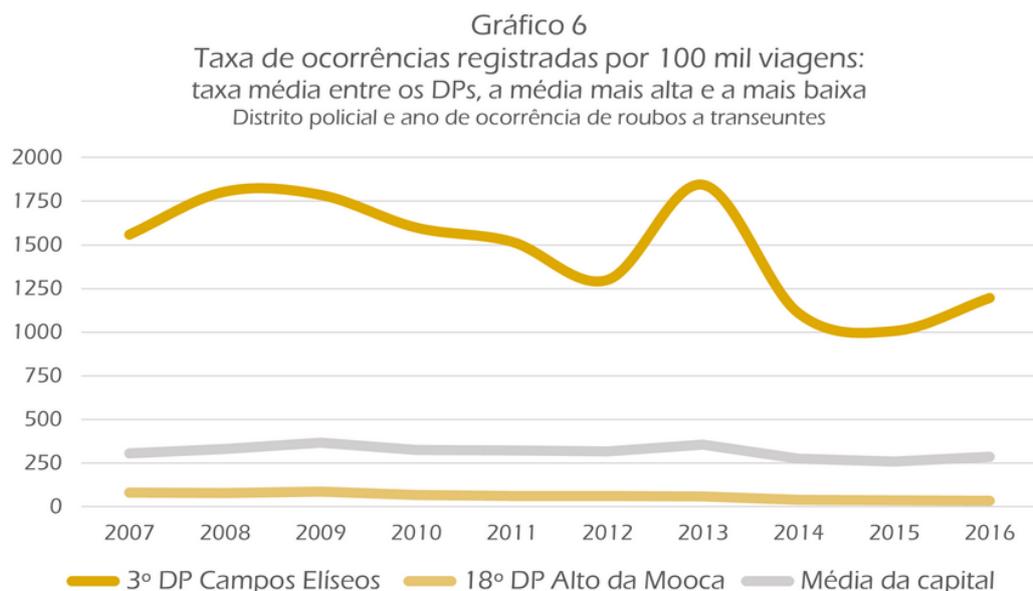


Um olhar em relação ao número de viagens

Por Thais Bueno da Silva, geógrafa*

Mapa 14 – Roubo a transeuntes: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil viagens na série histórica

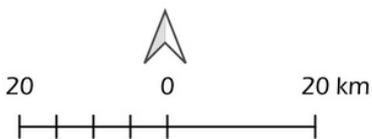
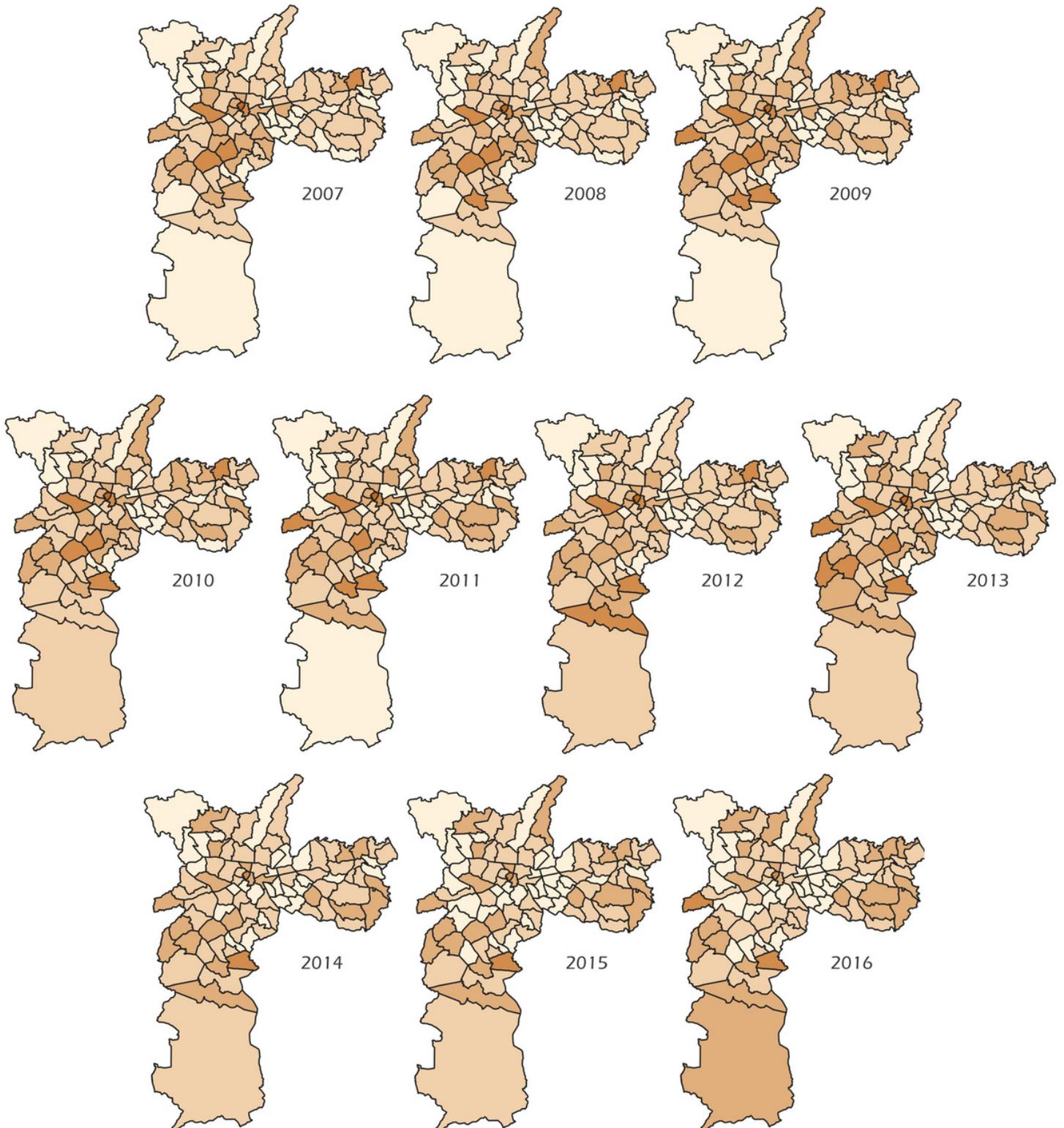




Até pouco tempo atrás, os estudos sobre segurança pública em São Paulo tinham como prioridade fomentar medidas que inibissem a ação de possíveis criminosos (SILVA FILHO; 2008). Contudo, o conjunto desta política se mostrou ineficiente e acarretou no reforço de estereótipos sociais sobre pessoas e lugares (WANDERLEY, 2017). Mais recentemente, uma outra abordagem do crime com foco nas vítimas passou a ser considerada e estudos sobre vitimização passaram a ser realizados com maior frequência (MADALOZZO, 2011). Nesses estudos, o dia a dia das vítimas ganhou destaque na medida em que padrões nos seus cotidianos foram identificados e associados a padrões criminais. Nesse sentido, **os estudos na área de geografia podem auxiliar nas discussões sobre dinâmicas criminais, sobretudo os estudos da geografia urbana a partir da elaboração acerca do espaço enquanto produto, meio e condição da atividade humana** (CARLOS, 2001), visto que isto permite se pensar a produção do cotidiano a partir de uma via de mão-dupla, na qual se desmantelam determinismos espaciais de quaisquer ordens.

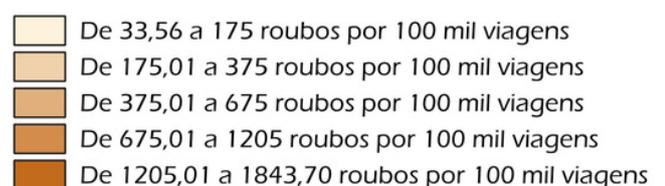
Dessa forma, quando observado que alguns distritos policiais podem ser destacados por possuírem muitas ocorrências, como é o caso daqueles localizados na região do Centro histórico paulistano (1º Sé e 3º Campos Elíseos); do Centro-Sul (27º Ibirapuera); e, de maneira mais amena, na região das “bordas” do anel do centro expandido de São Paulo (2º Bom Retiro, 4º Consolação e 77º Santa Cecília), devemos nos questionar: **quais processos na produção das práticas (inclusive do cotidiano) em São Paulo podem ter influenciado na construção desses retratos do município de 2006 a 2017 (desde a ocorrência do crime até sua representação nos mapas e no gráfico em questão)?**

Mapa 15 – Roubo a transeuntes: taxa de ocorrências registradas por 100 mil viagens em perspectiva longitudinal



Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP e Metrô/SP (2007)
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho

Taxa de roubo a transeuntes por 100 mil viagens, registradas pelas delegacias da capital, por distrito policial e ano de ocorrência:



Feitas essas considerações, pode-se tentar fazer esse caminho investigativo e levantar hipóteses com intuito de desvendar quais elementos das imagens podem ter relação com processos espaçotemporais de criminalidade no município de São Paulo.

Deste modo, **com base nos mapas da perspectiva longitudinal, torna-se difícil sustentar afirmações sobre a existência de um gradiente de roubo a transeuntes no sentido centro-periferia ou vice-versa, em São Paulo. Além de isso não se encontrar expresso nos mapas longitudinais, também não se trata de uma ideia defendida na bibliografia recente sobre o tema** (NERY, 2016). Parte do que se sabe sobre isto, atualmente, é que se pode traçar uma relação entre mais ocorrências de roubo a transeuntes em regiões com alta circulação de pessoas. Daí a importância de se considerar o número de viagens na composição de um índice sobre esta modalidade de crime.

Com efeito, quais processos as regiões em destaque teriam em comum no intervalo de tempo e espaço estudados que poderiam estar conectadas às altas incidências das ocorrências em questão? **Uma das hipóteses que pode ser colocada e eventualmente vir a ser objeto de pesquisas seria a alta circulação de pessoas em tais regiões, representada pela ampla rede de transporte das quais essas dispõem** – como demonstra o mapa com as linhas de trem e metrô na página 47, por exemplo. Além disso, vale o questionamento a respeito dos motivos pelos quais essas regiões possuem grande oferta de variados meios de transporte, em detrimentos das demais.

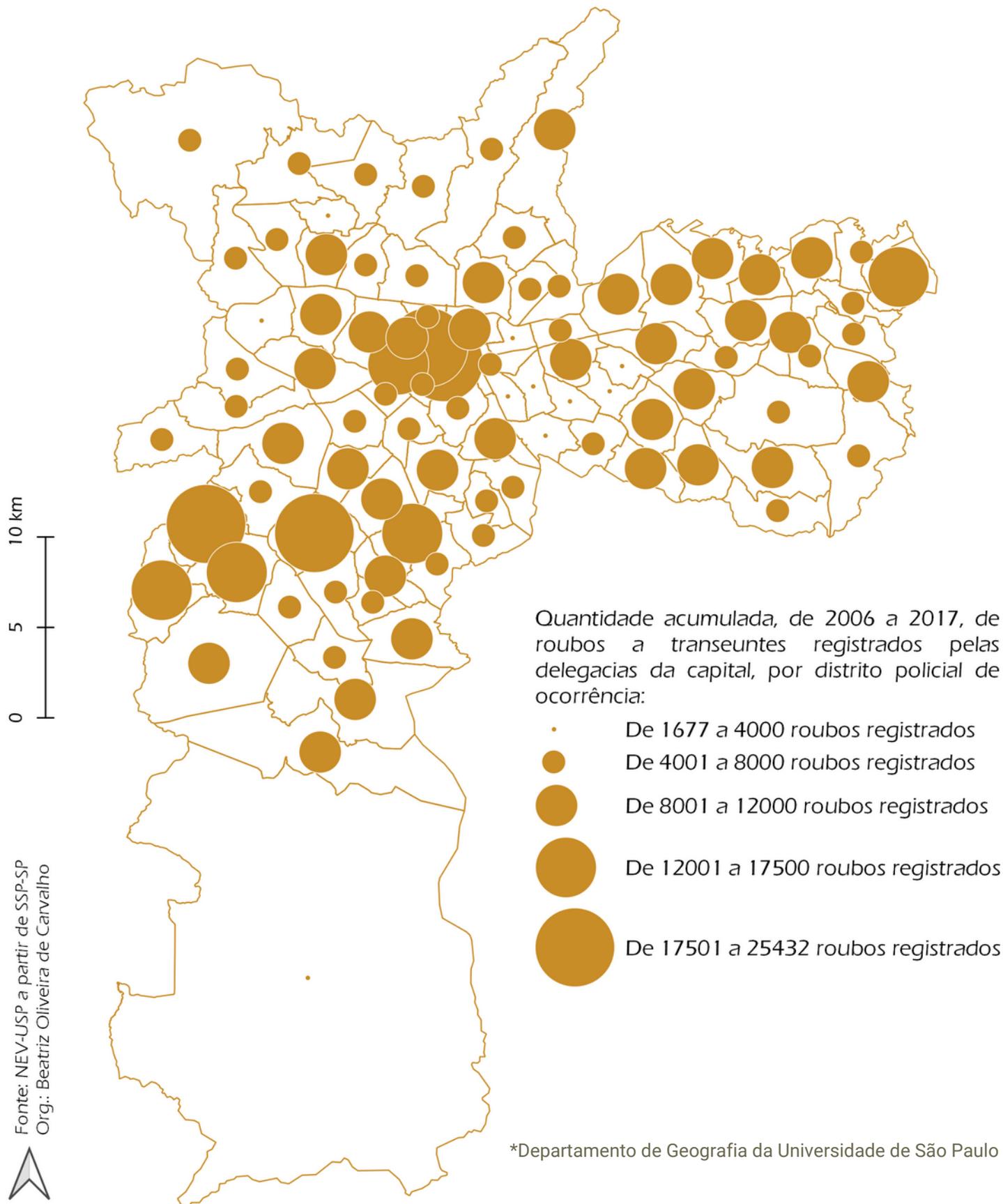
Pelo exposto, também se pode buscar formular questionamentos a respeito de lugares com grandes oscilações nos registros de casos de roubos a transeunte, ao longo da série histórica de estudo. Nesse sentido, torna-se fundamental analisar em maior profundidade o aumento de casos nos DPs 98º Jardim Miriam e 75º Jardim Arpoador, respectivamente no “extremo sudeste” e no “extremo oeste” de São Paulo; assim como o exame mais detalhado dos processos pelos quais regiões que registraram quedas consideráveis passaram entre 2006 e 2016, como é o caso de boa parte dos DPs da 5ª Seccional Leste.



Um olhar sobre os números absolutos

Por Prof.^a Dr.^a Fernanda Padovesi Fonseca, geógrafa*

Mapa 16 – Roubo a transeuntes: número absoluto acumulado de ocorrências registradas na série histórica



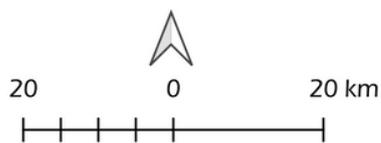
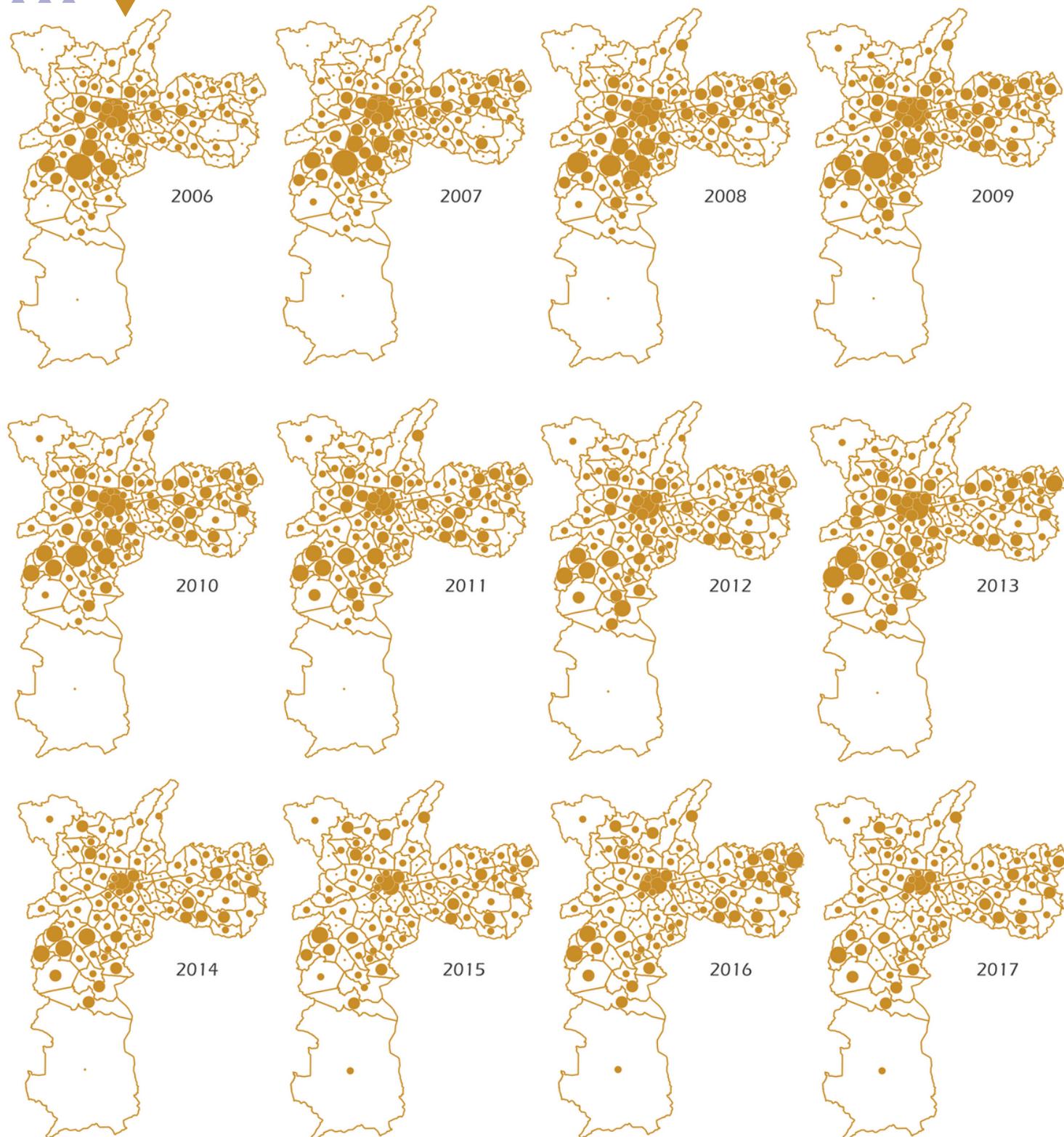
Não é sem importância dizer que aqui, como nos demais mapas do *Atlas*, temos os chamados “**mapas para ver**” (BERTIN, 1998), **que formam a imagem e nos indicam pelo maior impacto visual** (formado pelos maiores tamanhos) as regiões onde o tema mapeado é mais intenso e, por contraste, as regiões onde há menor intensidade. É possível, assim, construir uma “regionalização” a partir do olhar, o que é feito pelo leitor do mapa. O mapa dos dados absolutos de registros de roubo a transeuntes, no recorte temporal de 2006 a 2017, é uma representação quantitativa, que traz a transcrição visual direta dos dados mapeados. O maior número de registros é transcrito pelo tamanho maior e assim sucessivamente até chegar ao menor número de ocorrências de roubos a transeuntes pelo tamanho menor.

A partir dessa observação, podemos distinguir, em especial, duas regiões com altos números em contraposição a uma região com números baixos. E algumas interpretações podem ser feitas. Na “região” com maior impacto ao sul do mapa, entram em evidência os subcentros do município, a exemplo de Santo Amaro (11° DP), que é um subcentro histórico, e Campo Limpo (37° DP), que pode ser considerado um novo subcentro, constituído a partir das dinâmicas mais recentes da metrópole. Esses dois exemplos se somam aos DPs do Parque Santo Antônio (92°), Capão Redondo (47°) e Jabaquara (35°), que chamam a nossa atenção a partir dessa observação de conjunto com números maiores de roubos a transeuntes. **Esses “bairros”, em especial, poderiam ser chamados de “bairros comutadores”, pois possuem as características dos bairros centrais da capital (numa intensidade menor), com capital cultural, muitas atividades econômicas, urbanidade e concentração de linhas de transporte (em muitos casos são conexões do sistema). São entroncamentos com economia urbana vasta, além de apresentarem sociabilidade urbana com grande circulação de pessoas.**

Um outro conjunto de valores altos é observado no centro de São Paulo, o que era esperado, a exemplo dos DPs da Sé (1°) e de Campos Elíseos (3°). Na relação com os mapas que apresentam os registros de forma relativa, tanto por viagens quanto por população, alguns questionamentos podem ser feitos. Por exemplo, um questionamento interessante é aquele da “inversão de papel” observado nos Campos Elíseos. Ali há alta incidência de roubos a transeuntes e, de forma inversa, se observa baixa incidência de roubos de veículos. Vale lembrar ainda que essas unidades de mapeamento apresentam uma população significativa em fluxo diurno, mas não têm uma grande população residente.



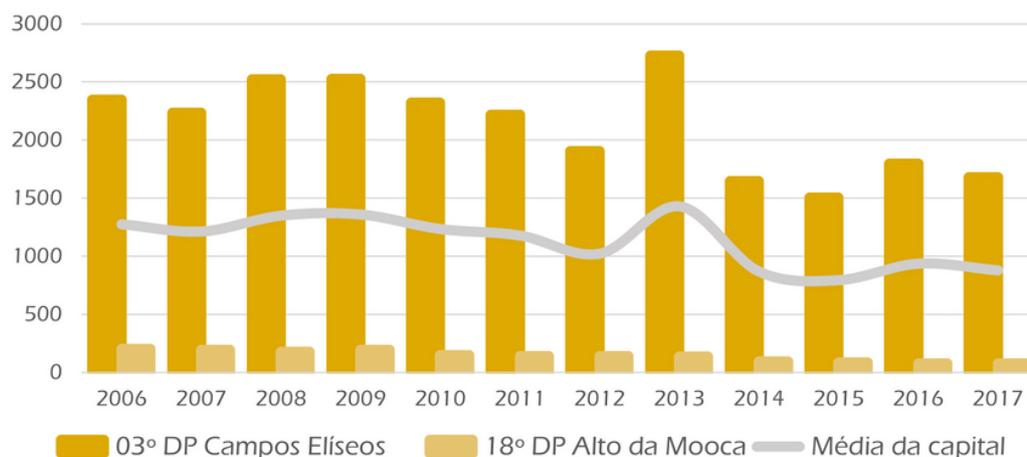
Mapa 17 — Roubo a transeuntes: número absoluto de ocorrências registradas em perspectiva longitudinal



Roubos a transeuntes registrados pelas delegacias da capital, por distrito policial e ano de ocorrência:

- De 78 a 350 roubos registrados
- De 351 a 750 roubos registrados
- De 751 a 1200 roubos registrados
- De 1201 a 1750 roubos registrados
- De 1751 a 2225 roubos registrados
- De 2226 a 2727 roubos registrados

Gráfico 7
Total de ocorrências registradas:
a média entre os DPs, o DP com mais e o com menos registros absolutos
Distrito policial e ano de ocorrência de roubos a transeuntes



Um conjunto de mapas e pranchas articulados é o que se denomina como atlas. Mais que uma coleção de mapas, um atlas dá novo significado a cada mapa que sai da condição de isolado e passa a pertencer a um conjunto que o transforma num objeto diferente. **O atlas é um dispositivo que permite conciliar o todo e o detalhe, pois ele é regido por uma lógica cumulativa e outra analítica** (FONSECA; GIRARDI, 2016). Logo, diante desse tipo de material devemos nos questionar: quais são as análises e relações possíveis a partir do recorte temático proposto? Quais são as hipóteses que podem ser levantadas?

Na perspectiva longitudinal do número absoluto de registros, observa-se uma diminuição das quantidades a partir do ano de 2014. Talvez tais variações visuais não sejam muito significativas, pois a legenda apresenta classes que congregam intervalos absolutos dos roubos a transeuntes, assim, as variações internas às classes não são transcritas visualmente por tamanhos crescentes. No entanto, podemos fazer esta observação visual, pois há uma única legenda para o conjunto de doze mapas, o que os torna comparáveis entre si. Além disso, o Gráfico 9, em diálogo com os mapas, especifica os maiores e menores registros absolutos no período. Ali observamos os dados do 18° DP Alto da Mooca, que no mapa vai fazer parte de uma “regionalização” a partir de um conjunto dos menores tamanhos observados, onde identificamos também os DPs de Belém (81°), Parque da Mooca (57°), Vila Alpina (56°), Vila Formosa (58°), Vila Carrão (31°) e Vila Prudente (29°). **O gráfico também nos confirma o que visualizamos na prancha da perspectiva longitudinal, que aponta a diminuição no número de boletins de ocorrência feitos a partir do ano de 2014.**

Os mapas e gráficos cumpriram aqui a sua missão, que foi gerar questionamentos, como: **teríamos um motivo específico para o número maior de registros no ano de 2013 de todo o período levantado? Quais parâmetros poderiam ser utilizados para responder essa questão?**

roubo:

Art. 157 – **Subtrair coisa móvel alheia**, para si ou para outrem, **mediante grave ameaça ou violência a pessoa**, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência.
(Código Penal)

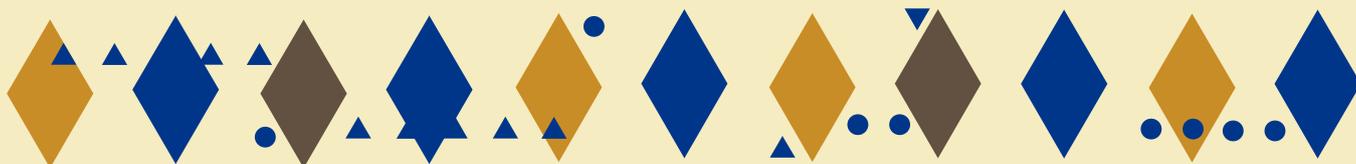
ve.í.cu.lo:

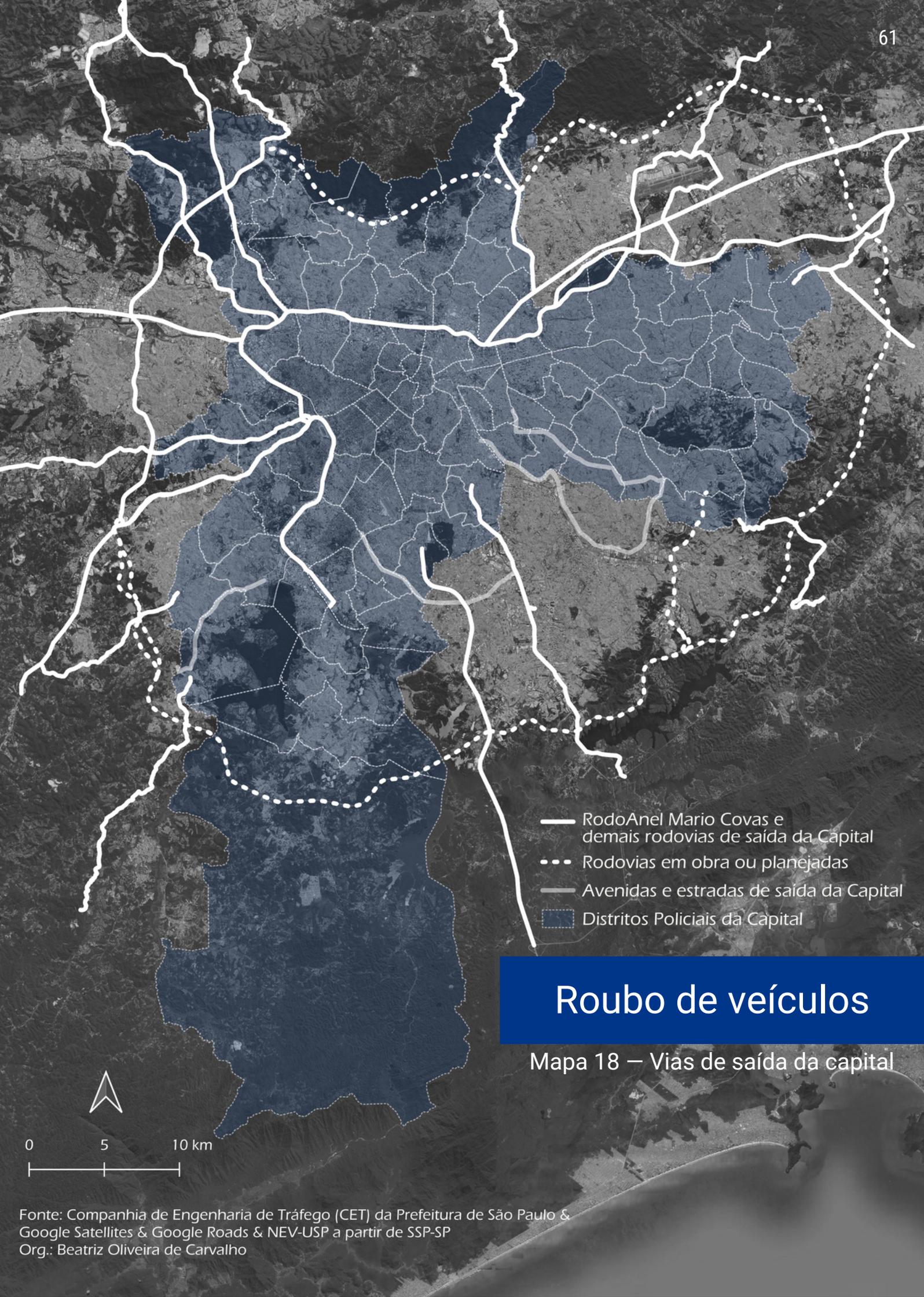
sm

1. Qualquer meio mecânico de transporte de pessoas ou coisas:
Veículo aéreo. Veículo lunar;
2. **Meio de transporte terrestre, especialmente os impulsionados a motor; automóvel, carro, viatura.**

(...)

(*Michaelis*)

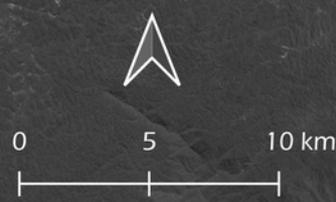




- RodoAnel Mario Covas e demais rodovias de saída da Capital
- - - Rodovias em obra ou planejadas
- Avenidas e estradas de saída da Capital
- Distritos Policiais da Capital

Roubo de veículos

Mapa 18 — Vias de saída da capital

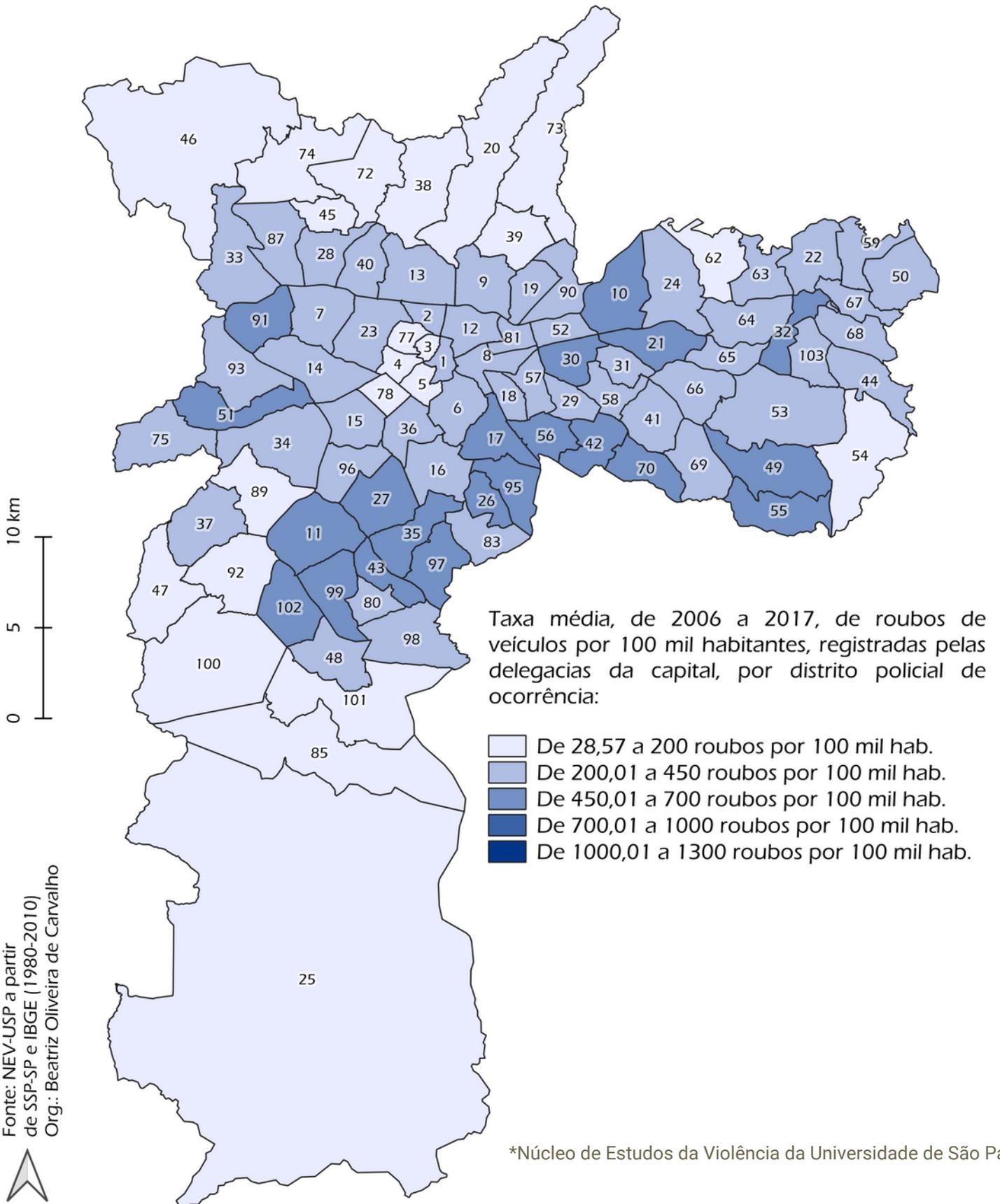


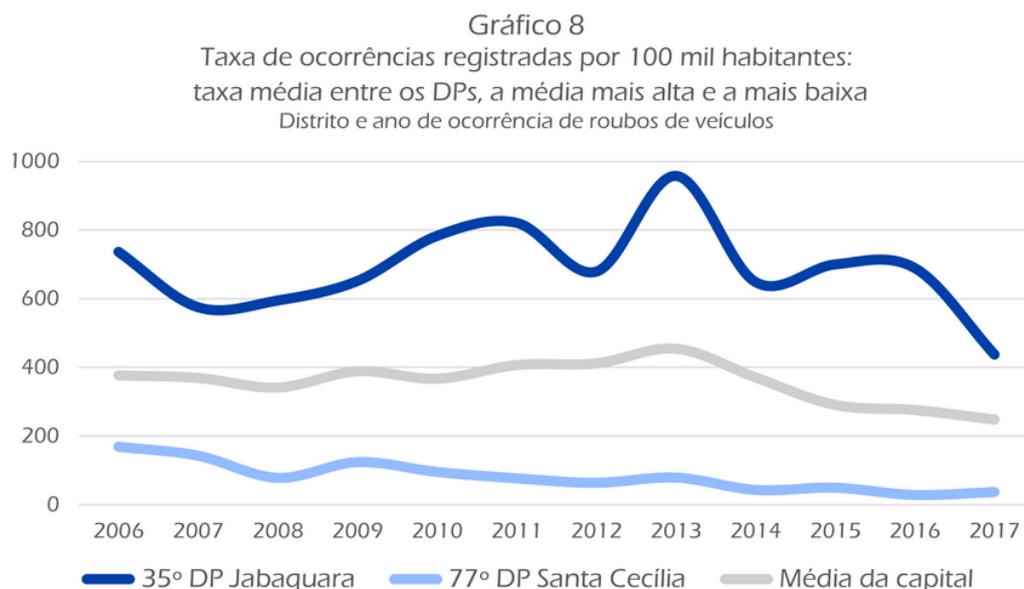
Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) da Prefeitura de São Paulo & Google Satellites & Google Roads & NEV-USP a partir de SSP-SP
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho

Um olhar em relação ao número de habitantes

Por Dr. Leonardo José Ostronoff, sociólogo*

Mapa 19 – Roubo de veículos: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil habitantes na série histórica



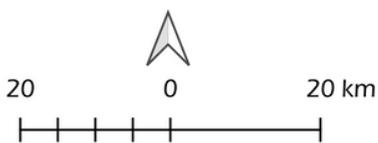
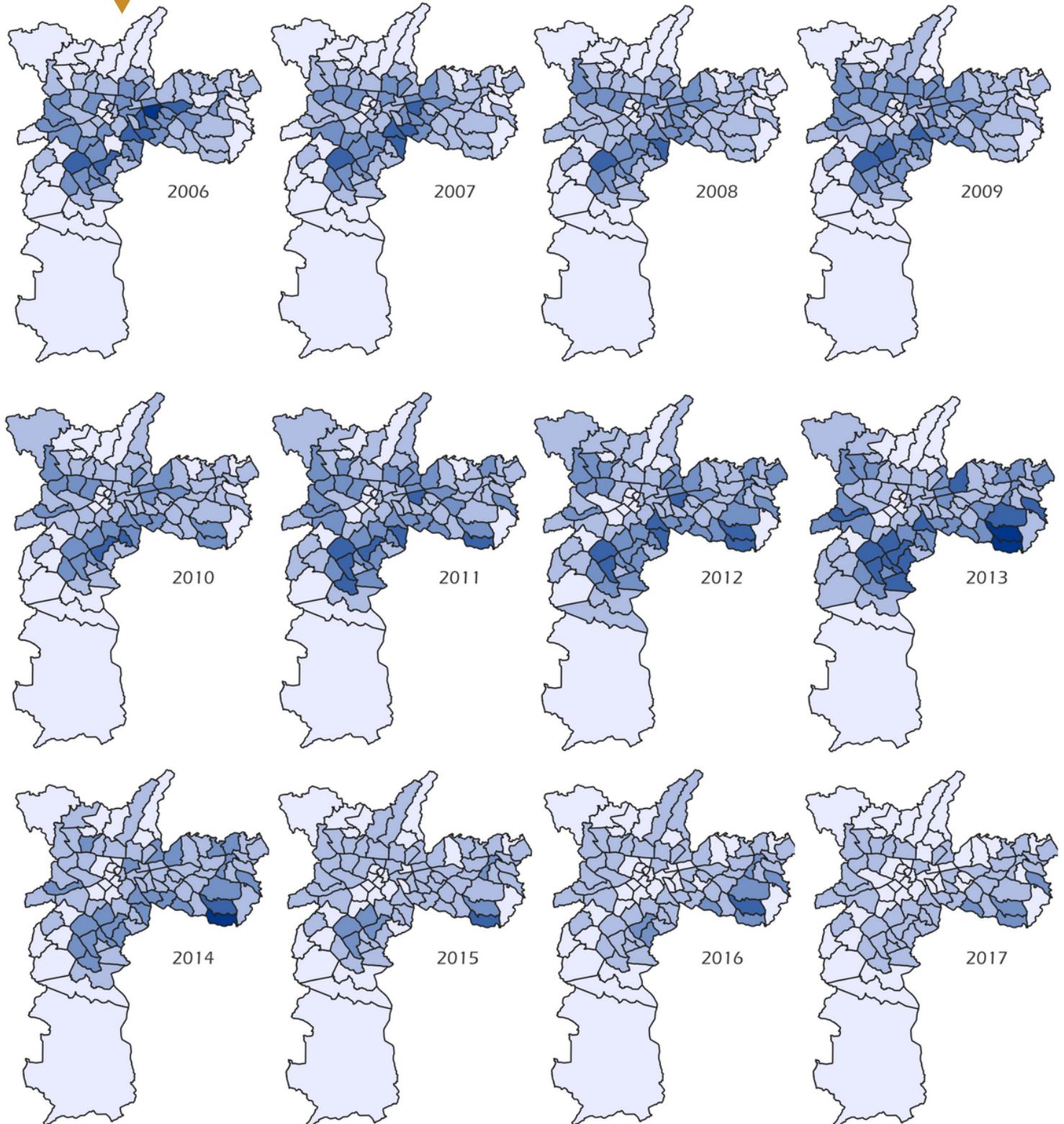


O termo “veículos” é popularmente relacionado a carros e motocicletas, porém diz respeito a todos os veículos, inclusive caminhões e guinchos. Essa informação é importante para compreender os dados apresentados, em que se destaca a distribuição espacial dos registros de roubos de veículos no espaço urbano da cidade de São Paulo. Por esta ser uma cartografia referente a números médios de ocorrências registradas por 100 mil habitantes, salta aos olhos que não há DP que se destaque em específico, já que não há taxas superiores à categoria de 450,01 a 700 roubos por 100 mil habitantes.

Mesmo assim, é possível notar que **os locais de maior incidência de ocorrências na série histórica estão situados em áreas de fronteiras municipais.** É do bairro do Sacomã que parte a rodovia Anchieta (entre os 26° e 59° DPs), uma das saídas para o litoral do estado. O Jabaquara (35° DP Jabaquara, 43° DP Cidade Ademar e 97° Americanópolis) também é uma região que apresenta facilidade de acesso para saídas em direção à região costeira, por ser próximo tanto da rodovia Anchieta quanto da Imigrantes. A proximidade com o ABC paulista, região que é pólo automobilístico, é característica de bairros como Vila Alpina (56° DP e divisa com São Caetano do Sul) e São Mateus (49° DP e divisa com Santo André em conjunto com 55° DP Parque São Rafael).

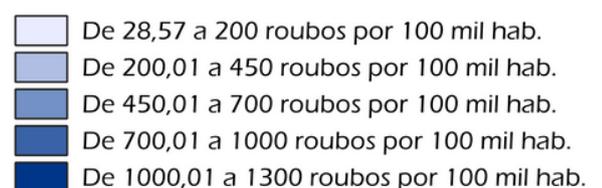
Já os DPs de menor incidência (de 28,57 a 200 roubos por 100 mil habitantes) estão na região central, como o 77° DP Santa Cecília, destacado no gráfico. Outro fator importante é o fato de que **veículos de grande porte são proibidos de circular no centro expandido da cidade de São Paulo**, o que significa que o roubo de caminhões nesta região é praticamente nulo, podendo aumentar a incidência em outras regiões.

Mapa 20 — Roubo de veículos: taxa de ocorrências registradas por 100 mil habitantes em perspectiva longitudinal



Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP e IBGE (1980-2010)
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho

Taxa de roubo de veículos por 100 mil habitantes, registradas pelas delegacias da capital, por distrito policial e ano de ocorrência:



O roubo de veículos é uma modalidade que compõe o universo dos crimes contra o patrimônio, tal qual roubo a cargas, bancos ou domicílios, por exemplo. Portanto, não se referem a ações diretas contra pessoas, mesmo que estas possam ser atingidas como consequência do roubo. **Cada modalidade ou tipo de crime tem características específicas, dessa maneira, é possível afirmar a existência de diferentes dinâmicas criminais relativas aos diversos tipos de crime.**

No caso, o roubo a veículos inclui dinâmicas semelhantes, mas que diferem entre si: roubar um carro não é a mesma coisa que roubar um caminhão, existem exigências diferentes para efetuar cada tipo de roubo. Os caminhões são veículos utilizados no transporte de mercadorias, logo, relacionados aos crimes de roubo de cargas, fato que não é uma característica de carros ou motos, por exemplo.

Analisando o Gráfico 8 acima e o Gráfico 10 adiante, que apresenta a distribuição longitudinal dos roubos a veículos na cidade de São Paulo, de 2006 a 2017, pela taxa por 100 mil habitantes e de números absolutos, uma constatação é inegável: **ocorreu uma diminuição nos registros desta modalidade criminal.** Outra importante observação, com base nos mapas, é que **essa redução pode ser melhor percebida a partir de 2014.** Tal fato permite apresentar algumas questões investigativas que, sem dúvida, seriam interessantes para uma pesquisa posterior: 1) a redução do número de roubos de veículos de 2006-2017 seria consequência das políticas de segurança voltadas ao combate dessa modalidade criminal? Até que ponto essa afirmação está correta? 2) A popularização da utilização dos aplicativos de transporte, como Uber ou 99, na cidade de São Paulo tiveram influência sobre essa redução? 3) Qual o impacto de tecnologias de monitoramento dos veículos, como o sistema Detecta⁶, nessa diminuição?

Mais do que oferecer respostas, os dados acima suscitam relevantes questões de pesquisa, trazendo inquietações importantes sobre o tema. Com o aumento da utilização dos aplicativos de transporte, uma constatação metodológica que pode ser feita é que o número de viagens realizadas torna-se um fator que deve ser levado em consideração na análise do roubo de veículos na cidade de São Paulo. Cruzar os dados acima apresentados com os de outras modalidades de crimes patrimoniais é interessante, tanto no objetivo de verificar possíveis migrações criminais como para comparar os diferentes tipos de taxas.

⁶O Detecta é uma sistema de monitoramento do Governo do Estado de São Paulo, que conta com o uso de câmeras e um grande banco de dados com informações de diversas instituições, como da polícia civil com o Registro Digital de Ocorrências (RDO), fonte utilizada neste estudo, e informações dos veículos do Detran.

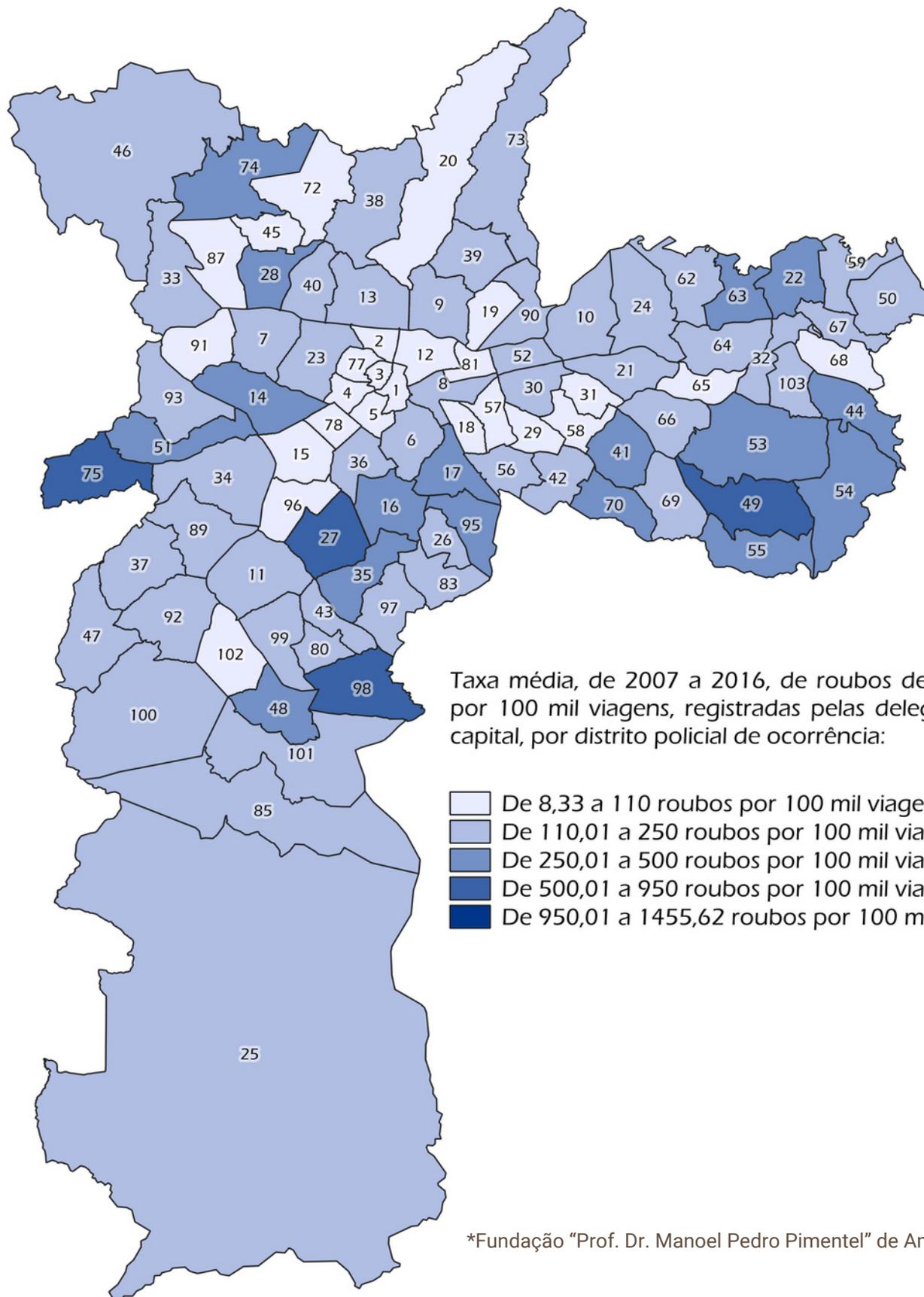


Um olhar em relação ao número de viagens

Por Marta das Graças Sousa, Tenente Coronel da PM*

Mapa 21 — Roubo de veículos: taxa média de ocorrências registradas por 100 mil viagens na série histórica

10 km
5
0



Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP e Metrô/SP (2007)
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho

*Fundação "Prof. Dr. Manoel Pedro Pimentel" de Amparo ao Preso

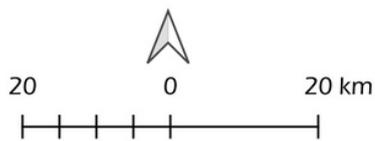
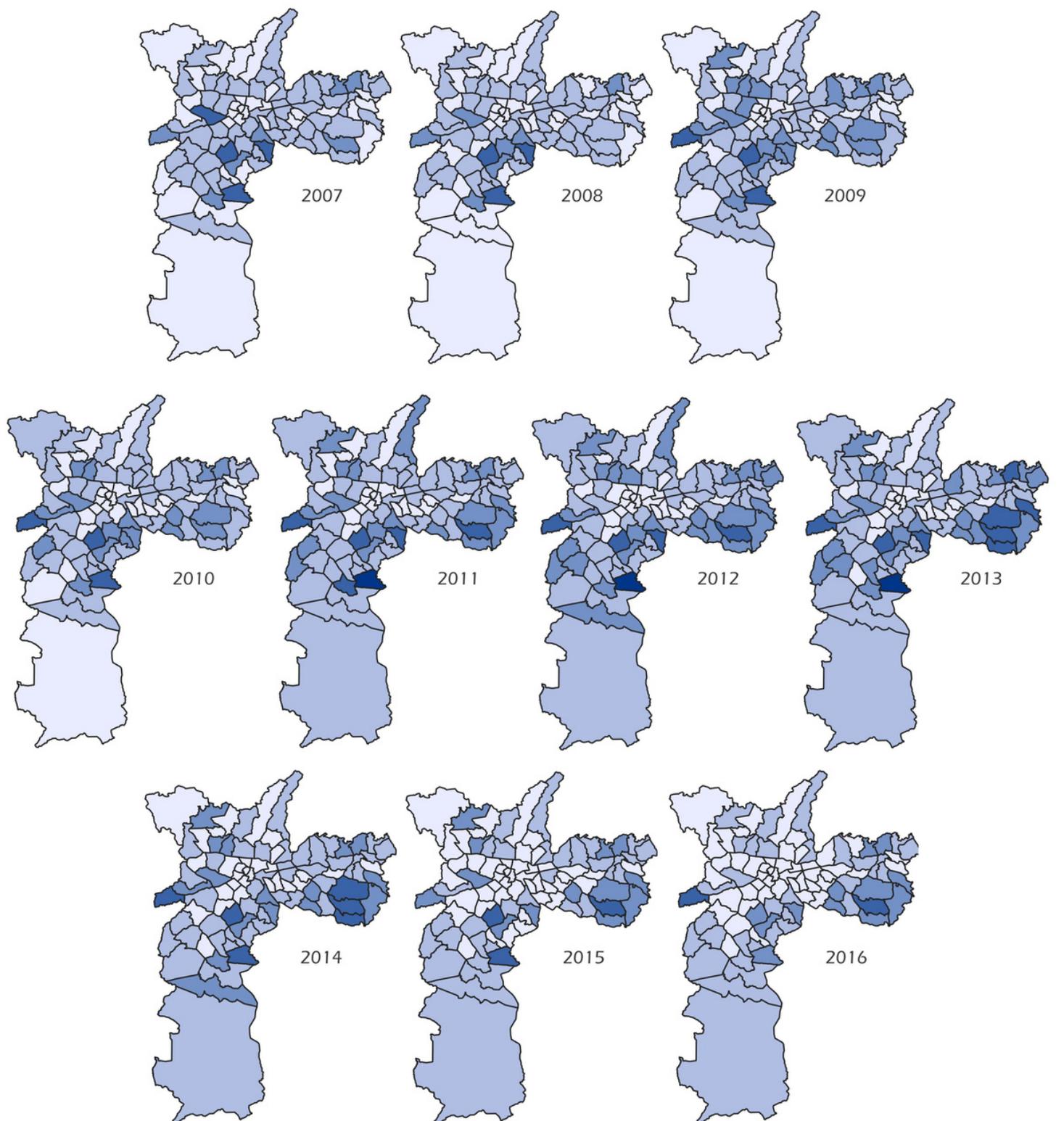


A Pesquisa Origem e Destino do Metrô tem por principal finalidade apoiar o desenho de políticas públicas para a melhoria do transporte e da vida urbana. Utilizá-la para a observação da evolução da série histórica de roubo de veículos nos possibilita avaliar os dados sob uma perspectiva inovadora, **mostrando que segurança pública deve ser construída de forma plural, de maneira que todas as informações e ações sejam desenvolvidas em sintonia**. Dados da Pesquisa Origem e Destino 2017⁷ apontam para um aumento de **22,8%** na frota de veículos particulares e um aumento de **12,4%** nas viagens motorizadas sobre 2007.

Apesar disso, pelo indexador da taxa por 100 mil viagens, algumas poucas regiões apresentaram concentração destacada de registro das ocorrências, fazendo com que, mesmo com os números elevados do 98º DP Jardim Miriam, a taxa média esteja mais próxima do distrito com resultados mais baixos. A queda da taxa, de início em 2014, coincide com a edição da Lei Estadual nº 15.276, de 02 de janeiro de 2014, mais conhecida como Lei do Desmanche, que criou regras específicas sobre a destinação de veículos considerados sucatas e suas peças; e com a implantação do Sistema de Bonificação por Resultados na Secretaria da Segurança Pública no Estado, também iniciado em janeiro de 2014, que possui como um dos indicadores o número de registros de roubo e furto de veículos. Ambas as hipóteses devem ser testadas em estudos futuros.

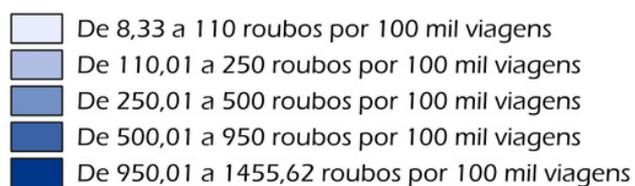
⁷Os dados são da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) da Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos, e podem ser consultados no relatório do próprio Metrô (METRÔ, 2019).

Mapa 22 — Roubo de veículos: taxa de ocorrências registradas por 100 mil viagens em perspectiva longitudinal



Fonte: NEV-USP a partir de SSP-SP e Metrô/SP (2007)
Org.: Beatriz Oliveira de Carvalho

Taxa de roubo de veículos por 100 mil viagens, registradas pelas delegacias da capital, por distrito policial e ano de ocorrência:



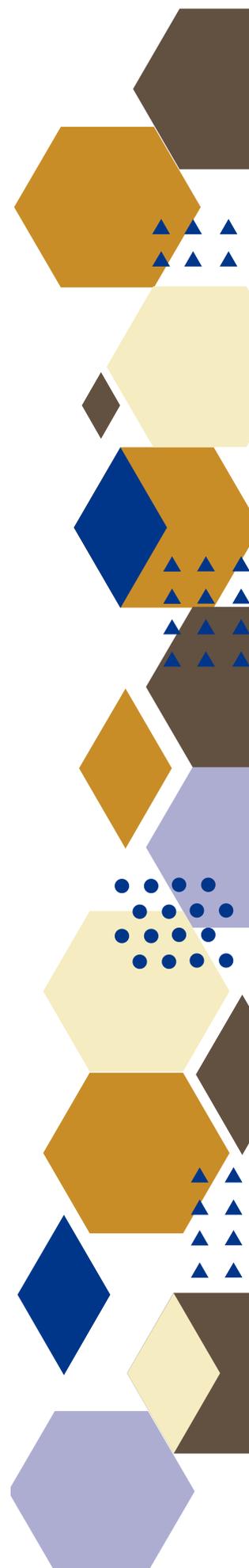
Ao analisar os mapas, é possível verificar que há pouca variação no perfil individual de cada distrito policial sendo que, no contexto geral, sempre os mesmos distritos apresentam as maiores taxas, ora com mais, ora com menos intensidade. Em todos os anos da série, **dos quatro distritos detentores das maiores médias de 2006 a 2017 (27° DP Ibirapuera, 49° DP São Mateus, 75° DP Jardim Arpoador e 98° DP Jardim Miriam), apenas o primeiro não se encontra próximo aos limites da cidade.** Sobrepondo-se os presentes dados ao Mapa 11 da malha metroviária (p. 47), observamos que **três dessas quatro regiões de concentração do delito não possuem o modal metroferroviário, o que poderia estar levando ao uso mais intenso do veículo particular.**

Como podemos observar no Gráficos 11 e 12, os dados dos boletins de ocorrência da Secretaria da Segurança Pública apontam que em média **48,8% das ocorrências de roubo a veículo ocorrem no período noturno** (das 18:00h às 23:59h) e **20,3% no período da manhã** (das 06:00h às 11:59h), que, hipoteticamente, seriam os momentos de saída e retorno ao lar, corroborando com a utilização do veículo pela inexistência de transporte público na região.

De outra perspectiva, **três dessas regiões com maior incidência estão próximas das grandes vias de saída da capital**, o que fica bem visível ao se sobrepor esses mapas ao Mapa 18 (p. 61). Como reforço a essa hipótese, e em contraposição, temos o 46° DP Perus, que fica no limite do município, cortado por grandes vias de saída do município, contudo, observada sua evolução na série histórica, é possível ver a baixa taxa de incidência comparada com as demais regiões do município. Sua diferença entre as demais: é atendido pela via férrea.

Por sua vez, o 27° DP Ibirapuera não é limite municipal, mas possui confluência de importantes vias de acesso à região central, além de abrigar o Parque do Ibirapuera, que, apesar de não ser o maior em tamanho, chega a receber 150 mil visitantes por final de semana, de acordo com levantamentos da prefeitura.

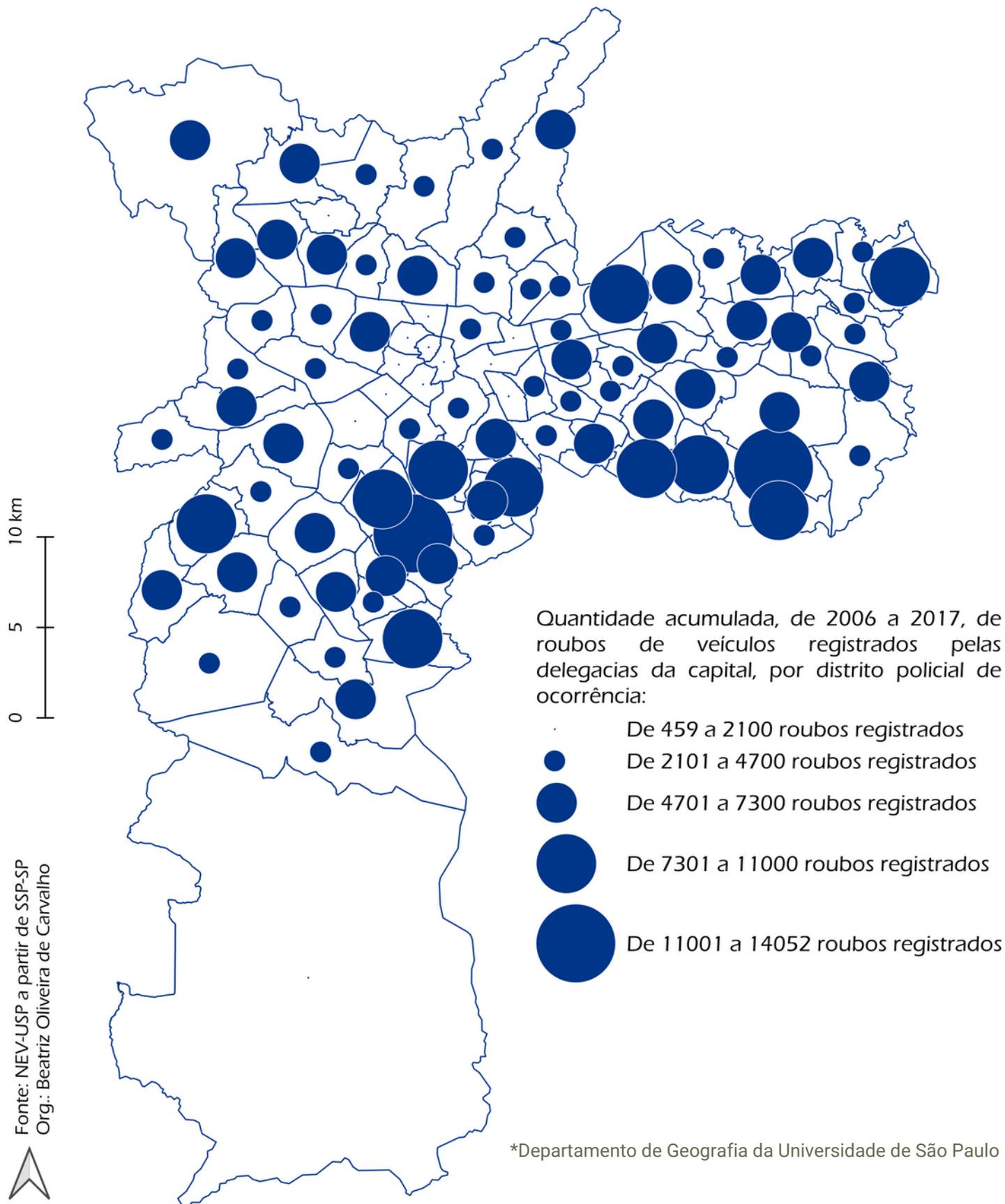
Também é digno de nota que, tanto nas cartografias relativas a viagens quanto em números absolutos há um aumento longitudinal (destacado pelas mudanças de classes) nos registros de roubos de veículos no 25° DP Parelheiros a partir de 2011 (Mapas 22 e 24). Contudo, no mapa que destaca a evolução das taxas por população residente (Mapa 20), isso não se nota. Isso pode querer dizer que o roubo de veículos chegou à área na mesma proporção que novos moradores. Esta constatação vai ao encontro da ideia de que **as análises criminais devem ser estudadas de forma plural, com diferentes olhares espaciais e longitudinais para a formulação das hipóteses.**



Um olhar sobre os números absolutos

Por Michelle Odete dos Santos, geógrafa*

Mapa 23 – Roubo de veículos: número absoluto acumulado de ocorrências registradas na série histórica



No Mapa 23, temos as informações sobre os registros absolutos de roubos a veículos – nele, **é possível observar que a região central apresenta baixa concentração do índice de roubos, assim como o distrito de Marsilac, que fica no 25º DP Parelheiros, onde há baixa concentração demográfica.** Esta distribuição se dá por uma série de fatores conjugados que podem facilitar o roubo de certos tipos de veículos em locais específicos do município, como a presença de rotas de fuga de trânsito rápido para dar vazão aos veículos roubados, além da quantidade absoluta de veículos disponíveis em circulação em cada um destes lugares.

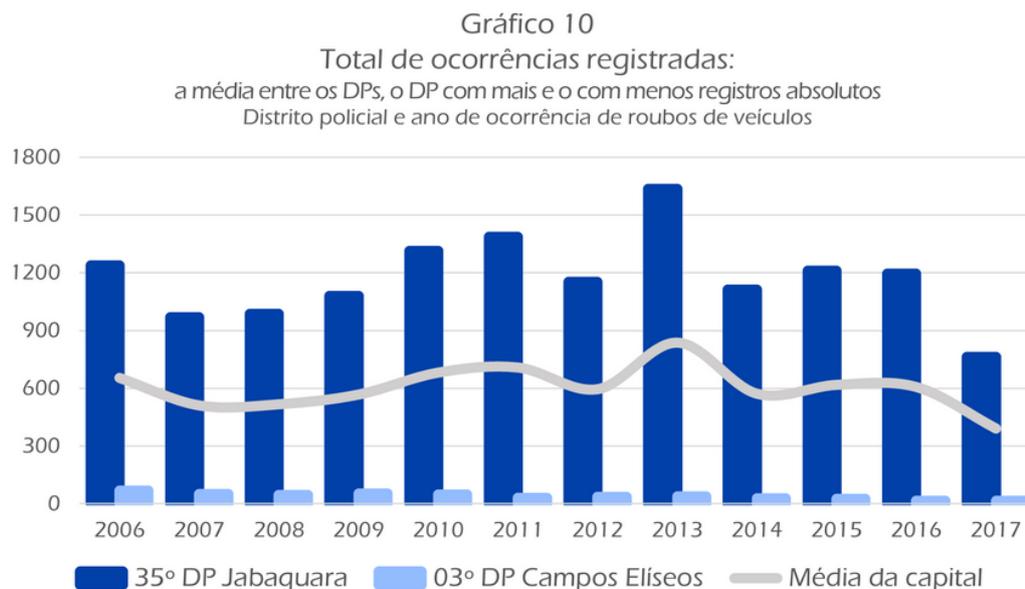
O Centro de São Paulo é um lugar onde o oferecimento de transporte público para todas as regiões do município é bastante farto, o que pode inibir a utilização de veículos de passeio, além de contar com restrições de circulação de veículos pesados e da instauração do rodízio Municipal de veículos, onde aqueles com finais de placas específicos não estão aptos a circularem em alguns dias da semana. **Um outro possível fator inibidor de roubos nesta região é a falta de oferta de vagas para carros nas ruas e a cobrança da chamada Zona Azul, o que aumenta a utilização de estacionamentos privados.**

O 25º DP Parelheiros, que se destaca pela sua grande extensão territorial, baixa densidade demográfica e poucos acessos às vias de tráfego rápido, com ruas e avenidas muitas vezes sem pavimentação. **O “isolamento” em relação ao município pode proporcionar os baixos números absolutos desse tipo de roubo na região.**

Já a Zona Leste apresenta altos índices de roubos principalmente nas áreas limítrofes do município, como nas divisas com Guarulhos e Itaquaquecetuba. Estes limites têm fácil acesso à rodovia Ayrton Senna, antiga rodovia dos Trabalhadores, rodovia Fernão Dias e rodovia Presidente Dutra. **Outro importante fator é a alta densidade demográfica da região, o que pode aumentar a oferta de veículos.** Outros distritos em destaque são Sapopemba, São Mateus e São Rafael (69º DP Teotônio Vilela, 49º DP São Mateus e 55º Parque São Rafael, respectivamente), e que fazem limite com os municípios de Mauá e Santo André e onde há fácil acesso à avenida do Estado, por exemplo, além de apresentar alta densidade demográfica.

As zonas Oeste e Norte são aquelas que apresentam menores índices de roubos de veículos quando levados em consideração os limites municipais. Na Zona Oeste, a região com maior incidência de roubos é localizada em áreas de alto padrão, como 23º DP Perdizes. No caso da Zona Norte, há índices significativos nas áreas próximas à região central, como 28º DP Freguesia do Ó e 13º DP Casa Verde, todas com fácil acesso à Marginal Tietê, rodovia Presidente Castelo Branco, rodovia dos Bandeirantes e rodovia Anhanguera.





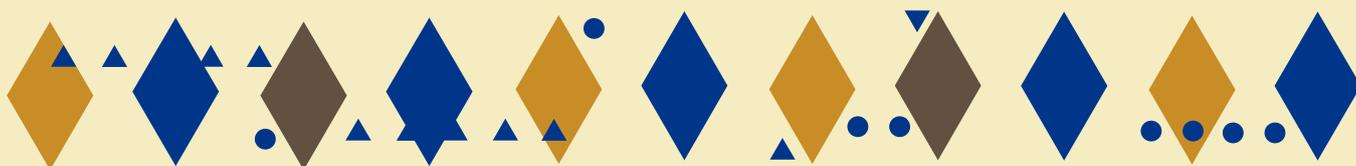
Os mapas multitemporais dos números absolutos de registro de ocorrências de roubos de veículos mostram que **a distribuição pouco mudou nas regiões do município de São Paulo**. No entanto, houve aumento significativo na concentração de roubos na região Sudeste, com destaque para São Mateus e São Rafael (49º DP e 55º DP, respectivamente) após o ano de 2010, com ligeira queda nos números após 2015. **O ano de 2013 mostrou-se como aquele com maior número de sinistros nessa região**. Também houve aumento significativo de casos nos distritos do Sacomã (26º DP Sacomã e 95º DP Heliópolis,) na mesma época.

Os dados apresentados no Gráfico 10 mostram que o 3º DP Campos Elíseos, região Central de São Paulo, apresenta números baixos e constantes de registros de carros roubados, enquanto o 35º DP Jabaquara tem altos números de registros e variação do número de ocorrências com pico no ano de 2013 e menor número em 2017. Tais números podem estar associados à centralidade de Campos Elíseos, onde há farta oferta de transporte público, e à condição limítrofe dos distritos do Jabaquara (35º DP Jabaquara e 97º DP Americanópolis), onde há supernotificação nos distritos vizinhos e facilidade de acesso às vias de trânsito rápido.

Na região Sul, onde os números são os mais expressivos do município, até 2013, **os distritos que contam com maior índice de roubos são, novamente, aqueles que estão na região limítrofe do município**, sendo eles: Cidade Ademar, Pedreira e Jabaquara (43º DP Cidade Ademar, 98º DP Jardim Miriam e 35º DP Jabaquara e 97º DP Americanópolis, respectivamente). Estes distritos fazem fronteira com o município de Diadema, onde há avenidas que dão acesso rápido ao Sistema Anchieta-Imigrantes e ao rodoanel Mário Covas.

Em qual horário do dia você acha que tem mais chance de ser roubado/a?

O que os registros nos dizem
sobre os períodos dos crimes?





Períodos de vitimização

Dos horários mais perigosos e algumas associações

Por Prof. Dr. André Zanetic, sociólogo e cientista político*

É comum que as pessoas tenham percepções sobre locais, situações e horários em que há risco de serem vítimas de crime e violência. Muitas vezes, essas percepções estão relacionadas à vitimização de um conhecido em determinada circunstância – embora essas características nem sempre representem a realidade. De fato, **os diferentes tipos de crime podem variar muito nas formas como ocorrem**, tanto nos horários e localidades, quanto nos tipos de vítimas – homem, mulher, raça/cor da pele, idade e assim por diante. Isto é, de fato, **os vários fatores que fazem parte das características da ocorrência dos crimes se relacionam diretamente com a possibilidade que as pessoas têm de se tornarem vítimas.**

*Especialista em Dados e Estatística do Programa Fazendo Justiça (PNUD/CNJ)



Os roubos e furtos afetam os mais velhos e ocorrem principalmente nos dias da semana, tendo maior variação em relação aos horários, a depender do crime.

Já os homicídios, mortes causadas intencionalmente, tendem a se concentrar nas noites dos finais de semana, e afetam mais a população jovem.

Os horários em que os crimes ocorrem são um dos fatores cruciais da vitimização, uma vez que as ocorrências de crimes e violências se relacionam diretamente com as atividades que as pessoas têm no dia a dia – já que os **diferentes tipos de criminosos estão frequentemente atentos às rotinas de suas vítimas.**

Isso acontece em todos os crimes, desde furtos (que são as subtrações de bens – como carteiras e outros objetos – sem haver violência, ocorrendo geralmente sem que as vítimas percebam de imediato), até em roubos sofisticados de bancos, empresas e instituições, ou os homicídios motivados por vingança, por exemplo.

Estudando como ocorrem essas ações, podemos perceber que **alguns padrões da vitimização costumam se repetir em relação aos diferentes tipos de crimes, violências e os horários em que ocorrem.**

Apesar do medo do crime estar mais associado ao período noturno, muitos crimes de roubo e furto, como os roubos e furtos a residências ou os roubos de carga, acontecem com maior frequência durante o dia, muitas vezes nas primeiras horas da manhã. No caso dos roubos de carga, por exemplo, para abordar os caminhoneiros quando eles acabam de sair das distribuidoras, com os caminhões cheios de mercadorias.

O que encontramos quando observamos de perto os tipos de roubos enfocados neste *Atlas*?

roubo a transeuntes

Subtrair coisa móvel alheia, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, de individuo que se locomove sem automóvel impulsionado a motor – podendo ser a pé ou de bicicleta, entre outros.

roubo de veículos

Subtrair veículo terrestre impulsionado a motor alheio, mediante grave ameaça ou violência a pessoa – podendo ser carro, moto, ou caminhão, entre outros.

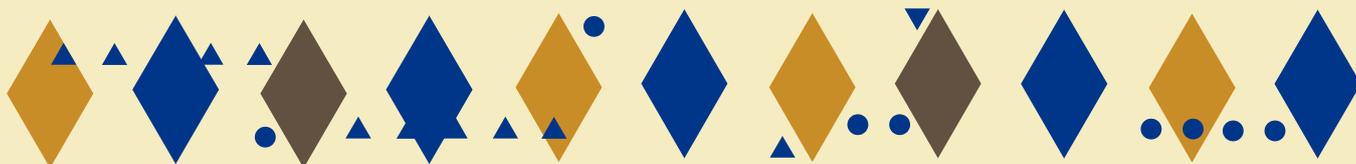
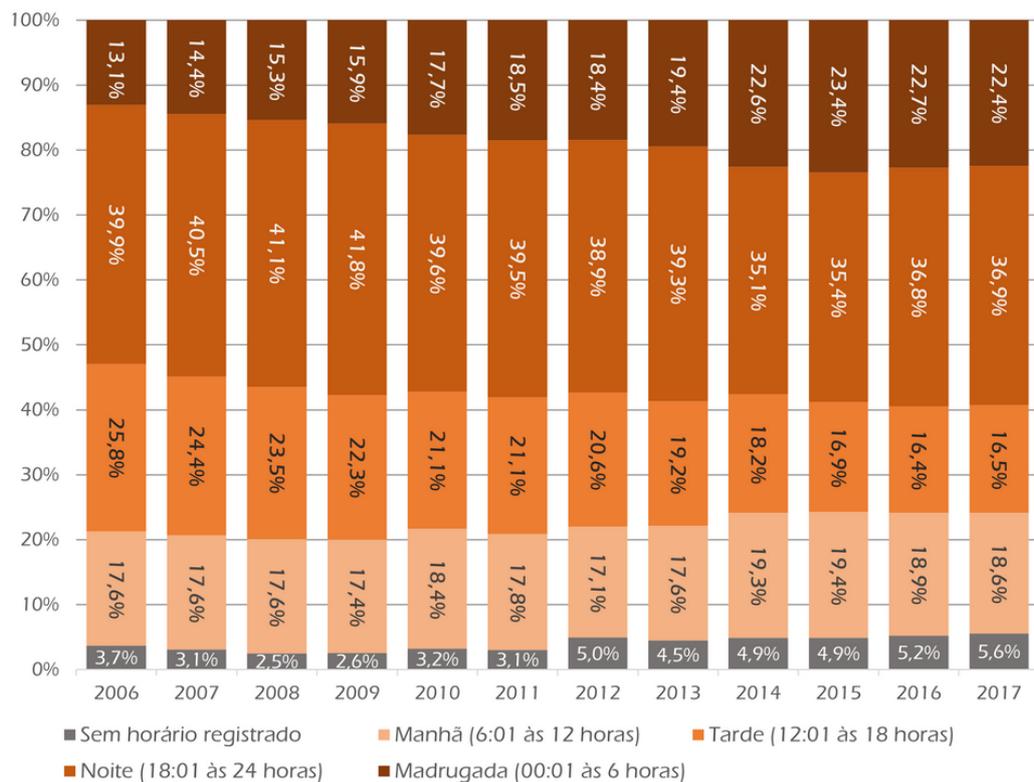


Gráfico 11
Registros de roubos a transeuntes:
percentual por período de ocorrência

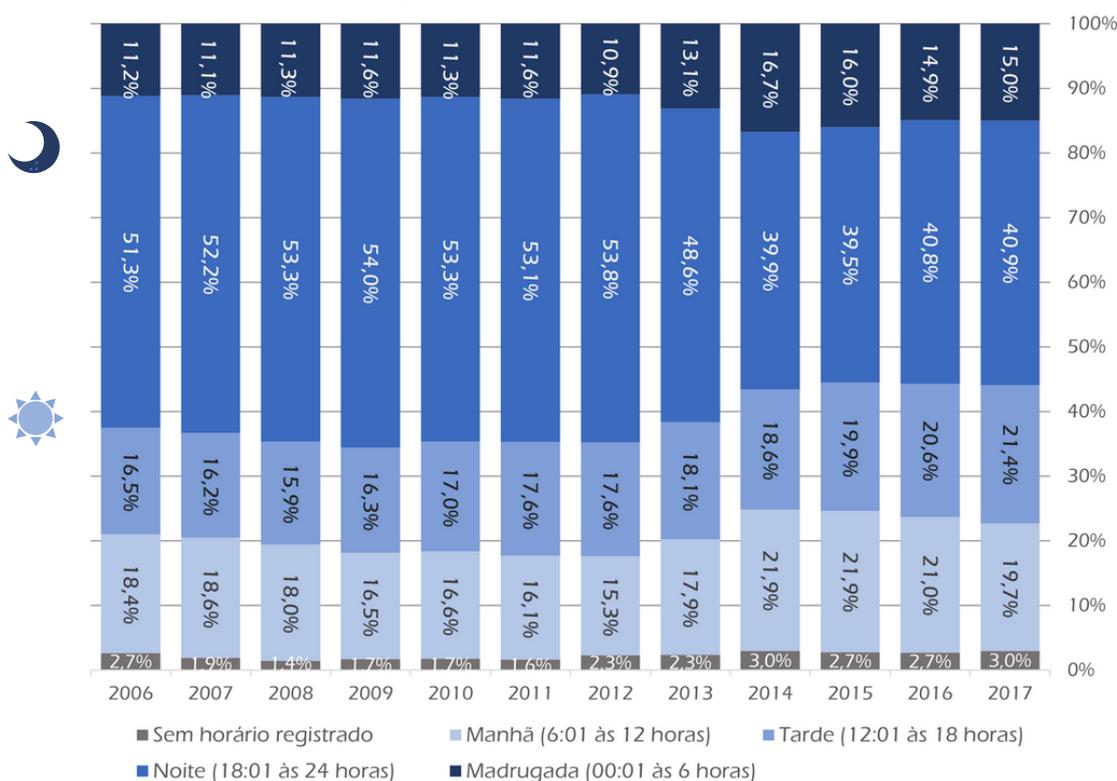


O Gráfico 11 traz informações dos boletins de ocorrências de roubos a transeuntes. Apesar da subnotificação, temos uma perspectiva de como se dá a dinâmica no decorrer do dia. De acordo com as informações do gráfico, vemos que a concentração desse tipo de roubo está bastante dividida em termos de horário. **A maior parte está concentrada nos períodos da noite e da madrugada** (chegando a **59,3%** em 2017), enquanto o restante se concentra nos períodos da manhã e da tarde, em conjunto com os registros sem horário de ocorrência.

Podemos perceber que esse gráfico possui dados para vários anos, de 2006 a 2017. Olhando para a concentração dos diferentes períodos (as diferentes cores em cada barra do gráfico), vemos que ela está se modificando ao longo do tempo. **Há um aumento da concentração dos roubos a transeuntes na madrugada** (de **13,1%** em 2006, chegando em **23,4%** em 2015 e diminuindo para **22,4%** em 2017), **enquanto no período da tarde eles estão diminuindo aos poucos** (de **25,8%** em 2006 para **16,5%** em 2017). Os roubos sem horário registrado, por sua vez, cresceram durante esses anos.

Essas mudanças são importantes e muitas vezes podem ser um sinal que aponta para alterações de comportamento que podem ter impacto direto sobre as atividades criminais. Um exemplo disso é o crescimento da circulação em massa dos telefones celulares pelas ruas, que começou a ocorrer há cerca de 20 anos (seguido de um enorme crescimento do número de roubos e furtos desses aparelhos).

Gráfico 12
Registros de roubos de veículos:
percentual por período de ocorrência

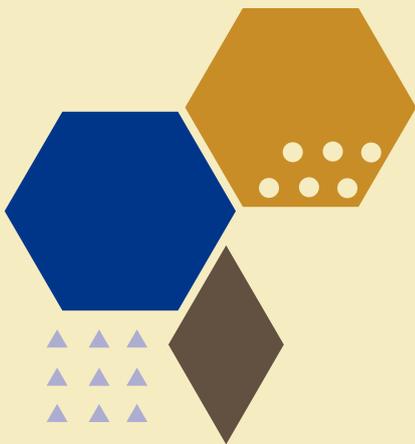


Já o Gráfico 12 mostra a variação da ocorrência de outro tipo de crime, os roubos de veículo, nos diferentes períodos do dia. Como vemos, o horário em que esses crimes acontecem se parece com o anterior, contudo, aqui notamos uma maior concentração no período noturno, que chega a **54%** em 2009. **Os roubos de veículos se concentram nos períodos da noite e da madrugada**, alcançando em conjunto **65,6%** dos registros (também no ano de 2009). **A média destes períodos em conjunto foi de 48,4%.**

Os dados também mostram que estão ocorrendo, aos poucos, mudanças nessas concentrações nos períodos de roubos de veículos ao longo do tempo. Entre 2006 e 2017 **vemos que ocorreu um aumento da concentração dos roubos de veículos na madrugada** (passando de **11,1%**, em 2006, para **16,7%**, em 2014, e **15%** em 2017), **enquanto no período da noite eles estão diminuindo** (passando de **51,3%**, em 2006, para **40,9%** em 2017). Além disso, podemos ver que, nos períodos da manhã e da tarde, este tipo de crime aumentou ligeiramente – esses dois períodos, somados, possuíam cerca de **34,9%** em 2006, e em 2017 passaram a ter cerca de **41,1%**.

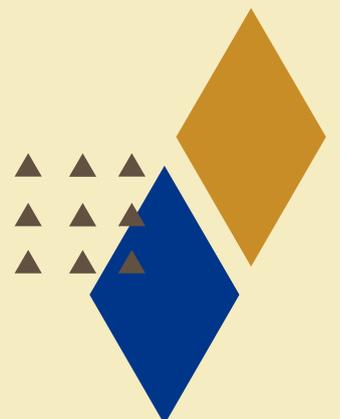
Destaca-se, novamente, o aumento dos registros sem o horário de ocorrência. Apesar de percentualmente menor para veículos em comparação a transeuntes, ambos dobraram. Para veículos, em 2008 eram apenas **1,4%** dos registros, em 2014 e em 2017 temos **3%**. Já para roubos a transeuntes, vimos o aumento de **2,5%**, em 2008, para **5,6%** em 2017.





PARTE 4

Contato com a **SEGURANÇA**

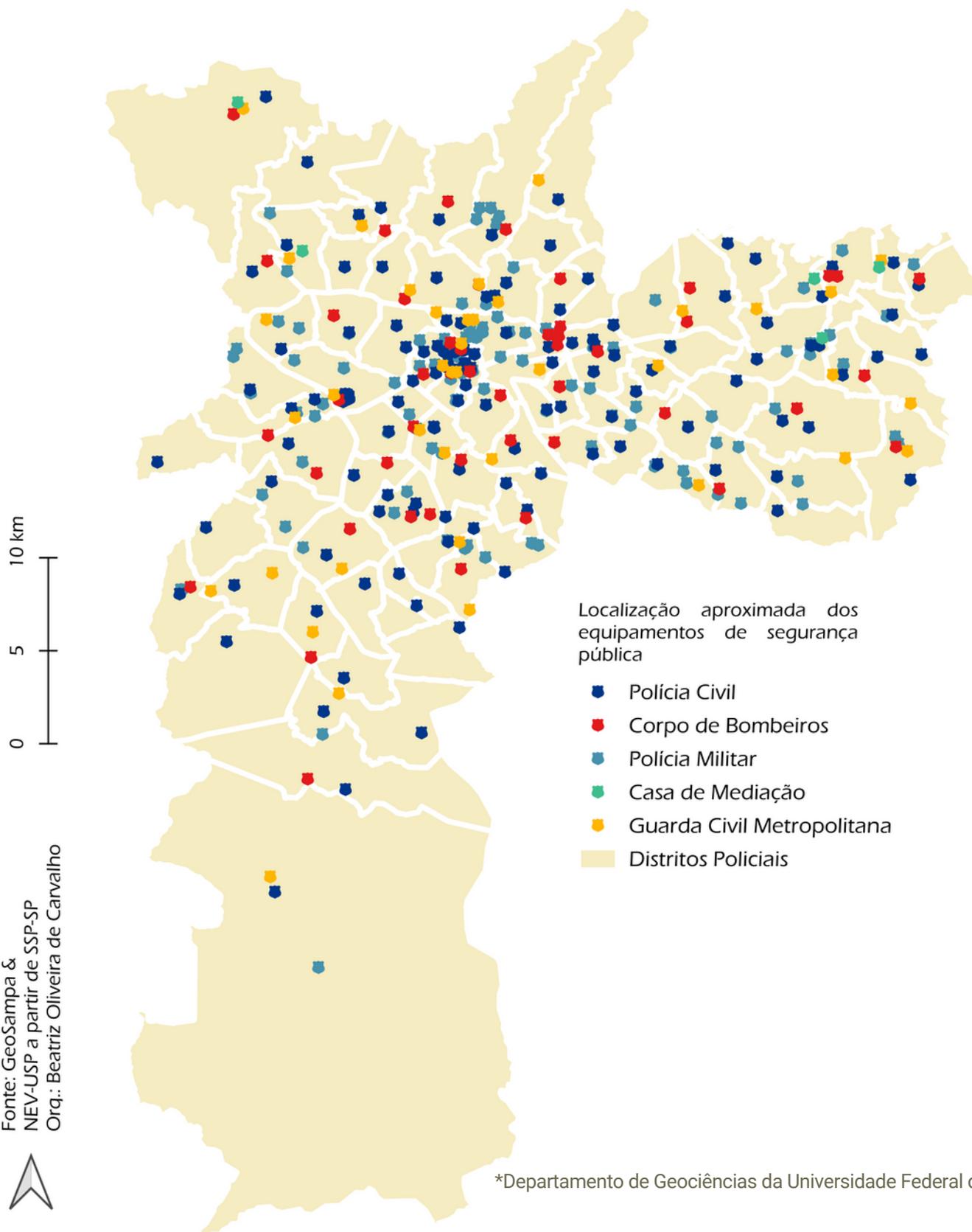


Equipamentos

Distribuição dos equipamentos em São Paulo (SP)

Por Prof. Dr. Wagner Batella, geógrafo*

Mapa 25 – Equipamentos de segurança pública na capital paulista



Em análise espacial, o padrão de localização dos objetos e fenômenos, bem como a ausência desses elementos em uma determinada área, é muito importante para a interpretação de suas respectivas dinâmicas.

Neste mapa, que representa a distribuição dos equipamentos de segurança pública no município de São Paulo, a primeira análise revela o que pode ser um clássico padrão de distribuição chamado de Centro-Periferia, muito comum nas grandes e médias cidades brasileiras. Esta configuração se repete em diversos outros serviços, públicos e privados, encontrados nessas cidades. **Esse tipo de distribuição reitera o histórico de favorecimento de algumas populações**, pois a maior presença de bens e serviços, nesse caso relacionados à segurança pública, tendem a se concentrar nas áreas centrais, geralmente marcadas por serem locais de residências das populações com maior renda (centro expandido, no caso da capital paulista).

Por sua vez, nota-se certo esvaziamento desses equipamentos na Zona Sul e uma concentração menos densa na Zona Leste de São Paulo, regiões que padecem com problemas diversos de infraestrutura e vulnerabilidade (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2020). Uma segunda interpretação permite dizer que, sendo a região central o local de maior fluxo de pessoas do município, a maior densidade desses equipamentos nessa área pode ir ao encontro da Teoria das Oportunidades (FELSON, 2002), que afirma haver forte correlação entre concentração de pessoas e incidência criminal, corroborando a hipotética maior demanda por tais equipamentos na Zona Central de São Paulo.

É importante observar a diferença entre a localização dos equipamentos de segurança pública estaduais e municipais. Os primeiros, marcados pelas Polícias Civil e Militar, assim como pelo Corpo de Bombeiros, encontram-se mais presentes em diversas porções do município. As Casas de Mediação e a Guarda Civil Metropolitana podem ser encontradas em caráter mais pontual. Apesar da diversidade de ações de cada categoria, urge problematizar a diferença entre repressão, atribuição das polícias, e mediação de conflitos, quando as ações de segurança pública colocam os sujeitos como protagonistas da solução de seus problemas.

Por fim, é significativo se perguntar sobre esta infraestrutura nas proximidades de nossos domicílios e como nos relacionamos com elas. Ainda, ao tratar sobre o papel da comunidade no combate à violência, é importante frisar o relacionamento entre vizinhos, com a mediação da polícia, como estratégia de segurança pública — uma vez que proximidade e mobilização são duas importantes dimensões desse processo (LOPES, BATELLA, 2010).



Relacionamento, confiança e legitimidade

Experiências com a segurança pública

Por Dr.^a Viviane de Oliveira Cubas, socióloga*

Diferentes polícias ao redor do mundo têm se preocupado em aumentar a sua legitimidade junto ao seu público. E o que é uma polícia legítima? Uma polícia legítima é aquela que é reconhecida como uma autoridade que é digna de ter a obediência da população. **Pessoas que veem a polícia como legítima sentem a responsabilidade e a obrigação de obedecer aos policiais não por temerem ser punidos, mas porque essa é a coisa certa a fazer** (TYLER; JACKSON, 2014). Ainda que a lei defina o policial como uma autoridade, isso não é suficiente para que as pessoas sintam a obrigação de obedecê-lo.

Como então é possível fazer com que as pessoas confiem mais na polícia e contribuam com ela? Pesquisas desenvolvidas para tentar responder a essa pergunta têm apontado para a importância no modo como os policiais exercem o seu poder nas interações cotidianas com a população. Essas interações são fundamentais para a polícia ser percebida como mais ou menos legítima pela população.

Cada contato entre policial e cidadão é considerado um "momento de aprendizagem". Nesses contatos, as pessoas aprendem não só sobre a lei e sua aplicação, mas também sobre o seu próprio papel e posição na sociedade. Como isso funciona? À medida que as pessoas vão tendo experiências com as polícias, podem desenvolver uma relação saudável com a lei e as figuras de autoridade, baseada na compreensão, inclusão e respeito mútuos, ou uma relação nociva, caracterizada por animosidade e desconfiança. **Contatos positivos ajudam a gerar confiança e legitimidade nas leis e nas autoridades encarregadas de aplicá-las; contatos negativos prejudicam essa relação** (FAGAN; TYLER, 2004).

A justiça procedimental – tratamento justo e respeitoso, é central para a construção de relações positivas. Nos contatos com a polícia, isso engloba quatro aspectos: *neutralidade*, que os policiais tomem decisões neutras e imparciais e não baseadas em critérios pessoais ou por preconceitos; *voz*, poder participar do processo de tomada de decisão, que o policial apresente suas justificativas e que também

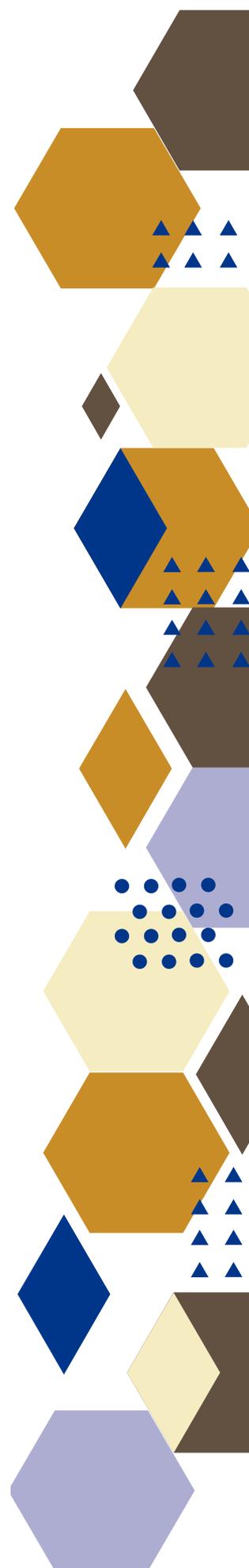
*Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo

ouça os argumentos dos envolvidos; *tratamento com respeito e dignidade*, quando as pessoas se sentem humilhadas ou submetidas a estereótipos negativos, elas se veem diminuídas e desrespeitadas; e *confiança* na motivação dos policiais, sentir que as autoridades estão agindo por um desejo sincero de fazer o que é certo e estão preocupadas com o bem-estar das pessoas (JACKSON, 2018).

Quando policiais respeitam esses valores e normas geram legitimidade mesmo em situações negativas para os cidadãos como, por exemplo, na imposição de multas. **Isso porque quando as pessoas têm essas expectativas atendidas, elas se sentem incluídas, respeitadas, valorizadas e até encorajadas a colaborar com o trabalho policial** não só aceitando voluntariamente suas orientações como contribuindo com a notificação e informações sobre crimes. Isso torna o trabalho policial mais fácil e eficiente, exigindo menos esforços e menor uso de força.

Claro que para que isso se concretize é necessário que os policiais disponham de estrutura, recursos, capacitação e orientações voltadas para a justiça procedimental. **Não adianta que o policial atue dentro dessa diretriz se os gestores da segurança pública e das polícias priorizam apenas a produção de resultados.** É certo que a polícia precisa também garantir a segurança nas ruas, coibir infratores, investigar crimes etc. **A produção de resultados é importante, mas não é capaz de assegurar a legitimidade da polícia quando adotada como estratégia principal.**

Em uma democracia, exigir obediência apenas pela posse do poder e pela via da força se mostra cada vez menos exitoso. Qualquer polícia bem sucedida é aquela que tem a confiança da população e que pode contar com ela como uma parceira em suas tarefas, e a experiência direta das pessoas com a polícia tem se mostrado muito importante para entender essa disposição. Ao mesmo tempo, garantir o tratamento justo e respeitoso é uma tarefa relativamente mais simples para as polícias, sendo mais factível do que garantir a prisão de infratores ou a recuperação de bens roubados.



Justiça criminal, punição e controle do crime

Notas sobre o sistema prisional brasileiro

Por Dr.^a Giane Silvestre, socióloga*

Desde o ano de 2017, pelo menos, os marcantes episódios de violência nas prisões do Norte e Nordeste do país trouxeram à tona um cenário representativo da situação de calamidade do sistema prisional brasileiro. As cenas de violência que marcaram as rebeliões, tanto no Complexo Penitenciário Anísio Jobim em Manaus quanto na Penitenciária de Alcaçuz em Natal, foram verdadeiros massacres que mostraram a incapacidade do Estado em gerir as prisões, bem como em oferecer condições dignas de cumprimento da pena.

O sistema prisional brasileiro é marcado pela superlotação e pela insalubridade, que se somam à inexistência de qualquer política nacional de reintegração social dos presos. Tais condições, na verdade, impulsionam a organização de grupos criminais que, tanto desenvolvem estratégias de sobrevivência e gestão do cotidiano prisional, quanto disputam territórios e mercados ilegais.

Por mais que parte do imaginário social ainda associe o Brasil ao “país da impunidade”, **os dados oficiais, os recorrentes episódios de violência e a precariedade das prisões têm mostrado cada vez mais o traço seletivo dos sistemas de segurança pública e justiça criminal.**

De acordo com um estudo de 2014 (SINHORETTO, 2014), esta seletividade penal se manifesta quando observamos que os mais ricos conseguem acessar mais facilmente todas as instâncias da justiça e suas infrações não são alvo de vigilância e repressão. Já os mais pobres têm a repressão penal direcionada para seus modos de morar, trabalhar, viver e, ao mesmo tempo, encontram muitas dificuldades em acessar a justiça para a resolução de seus conflitos.

Os números oficiais apontam ainda que o crescimento do encarceramento foi impulsionado pela prisão de pessoas negras, jovens e do gênero masculino. Segundo os dados mais recentes do Ministério da Justiça (SISDEPEN, 2020), **o Brasil possui 702.069 pessoas no sistema prisional, sendo que 97% são homens, 57% negros e 42% têm até 29 anos de idade. Deste público, 38% das pessoas presas respondem por crimes patrimoniais, 36% por crimes**

*Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo

ligados ao comércio de drogas e não mais do que 15% estão cumprindo penas por crimes contra a vida. Importante mencionar também que cerca de **30% dos presos estão em situação provisória, ou seja, não tiveram a autoria do crime comprovada pela justiça.**

O que vemos, portanto, é que tanto o sistema de segurança pública, quanto o de justiça criminal se voltam para a repressão e a punição de crimes patrimoniais e ligados às drogas, ao passo que a investigação e a punição de crimes contra a vida parece não ser uma preocupação central para as instituições. Também o alto percentual de presos provisórios indica a baixa capacidade do sistema de justiça criminal em processar as prisões em flagrantes realizadas pelas polícias.

Em parte, isso ocorre porque, com poucas exceções, os estados brasileiros têm optado por uma política de segurança pública pautada no fortalecimento do policiamento ostensivo, com mais policiais militares e viaturas nas ruas, especialmente nas grandes cidades, aumentando assim a vigilância sobre os crimes que acontecem nos espaços públicos, principalmente aqueles ligados ao patrimônio e às drogas. Já as polícias civis têm recebido cada vez menos recursos (humanos e materiais) comprometendo a capacidade de investigação de crimes complexos, como homicídios e crimes financeiros, por exemplo (SILVESTRE; 2018).

Como resultado dessa política, temos um grande número de pessoas presas em flagrante por roubo, furto e tráfico de drogas, geralmente em quantidades e valores que não excedem o custo de um mês de prisão e, ao mesmo tempo, impunidade para crimes contra a vida. A maior parte da população, por sua vez, também não se sente segura nas grandes cidades, mostrando mais uma faceta da ineficácia desta política de encarceramento.

Enquanto as autoridades apostarem na prisão como a principal forma de controle do crime, dificilmente esse cenário de desigualdade (re)produzido pelas instituições de segurança e justiça será revertido. Continuaremos com um sistema superlotado, desigual, (re)produtor de violências e que traz pouca segurança à população.





Encerramento

Das permanências às discontinuidades

Por Prof. Dr. Marcos César Alvarez, sociólogo*

O tema da violência ganhou destaque na sociedade brasileira a partir da transição democrática no final dos anos 70 do século XX. A percepção que se generalizava era a de que as múltiplas formas de violência presentes no contexto brasileiro – inclusive a violência política que marcara o regime militar – poderiam ser mais bem combatidas no âmbito do regime democrático. Centros de pesquisa e difusão, como o NEV-USP, surgiram no mesmo contexto, ao buscarem aprofundar o estudo dos fenômenos políticos e sociais ligados às práticas violentas e contribuir para políticas públicas mais eficazes na área.

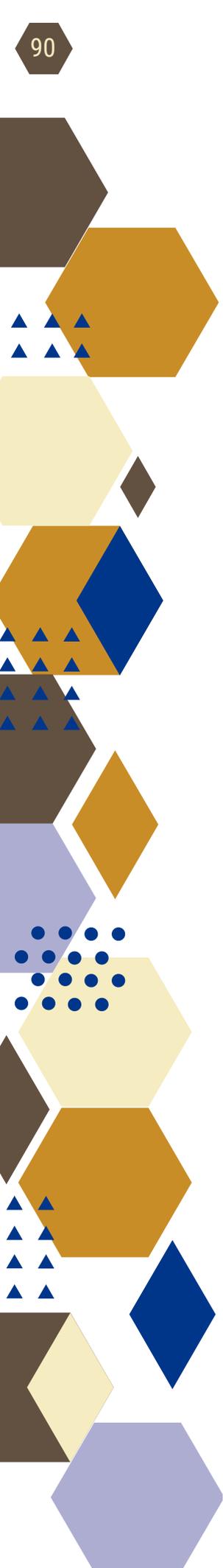
Desde então, avançou-se muito na compreensão da violência como fenômeno social no país (ZALUAR, 1999; CAMPOS; ALVAREZ, 2016). As ciências sociais buscaram não apenas compreender as causas dos crimes e as diversas dinâmicas criminais, mas também as dinâmicas das instituições estatais de controle da violência – polícias, justiça criminal, prisões – que compõem o quadro da organização da violência nas sociedades contemporâneas.

Infelizmente, o combate à violência não avançou tanto quanto o desejado, no mesmo período. Muitas dimensões práticas e simbólicas parecem colaborar para a reprodução de uma sociedade com altos índices de violência, como a brasileira. A brutal desigualdade econômica e de poder; as dinâmicas racistas profundamente arraigadas nas práticas e instituições; a violência de gênero apoiada em estereótipos machistas reproduzidos nos mais diversos estratos sociais; a construção política de discursos contrários aos direitos humanos e seus efeitos perversos nas percepções acerca dos conflitos sociais inerentes à vida democrática; e a resistência das instituições estatais a se submeterem ao controle da sociedade civil são alguns dos fatores explicativos possíveis para se entender a permanência da violência na sociedade brasileira.

Deste modo, como fenômeno complexo, a violência revela diferentes dinâmicas e requer complexos preparos teóricos e metodológicos para sua compreensão (MICHAUD, 1989; WIEVIORKA, 1997). Qualquer explicação sistemática da violência como fenômeno social não pode,

*Núcleo de Estudos da Violência e Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo





no entanto, se limitar a explicações generalistas, mas deve dar conta da complexidade explicativa das práticas, das instituições e dos processos envolvidos com esse fenômeno, ao buscar sempre maior rigor e aprofundamento das análises.

O *Atlas da Dinâmica Criminal em São Paulo*, que o leitor pôde acompanhar até aqui, é um exemplo no sentido de maior aprofundamento dos estudos sobre violência no país. O *Atlas* tem como foco dois tipos de dinâmicas criminais específicas na cidade de São Paulo: os roubos a transeuntes e os roubos de veículos. A pergunta que norteou a elaboração do trabalho envolve as características sociais, econômicas e culturais relacionadas a tais dinâmicas criminais, já que diferentes crimes possuem características bastante diversas e geralmente não podem ser explicados por um único tipo de causa. O problema destacado, ao longo das análises, é que o estudo da dinâmica criminal é indissociável da discussão acerca da qualidade das informações e dos registros que permitem observar tal fenômeno, já que a dinâmica criminal não se deixa visualizar diretamente.

Nos eventos em discussão, roubos a transeuntes e de veículos, os registros que foram acompanhados são os boletins de ocorrência (BOs) que permitem observar as dinâmicas criminais que de outras formas não se revelariam, ao menos em seus contornos coletivos. O ganho fundamental da análise consiste em mostrar como a qualidade da informação disponível nos BOs também varia de acordo com fatores que podem ser igualmente observados e analisados. Assim, ao longo do *Atlas*, o leitor pode acompanhar a discussão sobre a qualidade dos registros nesses dois tipos de crimes e especialistas contribuem para a disseminação não só da boa informação, mas também da boa análise do fenômeno.

O sociólogo Howard Becker (2009) comenta que os mapas mais diversos são sempre representações acerca da sociedade e que permitem aos leitores se localizarem, não apenas fisicamente, mas também socialmente, ao fornecerem percepções e orientações para a vida social. O *Atlas* aqui apresentado cumpre também esse papel, ao fornecer novas ferramentas para pensar e agir de forma consequente no âmbito das questões tão urgentes do crime e da criminalidade na sociedade brasileira.





Referências

Bibliográficas

FELIX, Sueli A. *Geografia do Crime: interdisciplinaridade e relevâncias*. Marília (SP): Marília-Unesp-publicações, 2002.

INTRODUÇÃO

BELAND, Louis-Philippe; BRENT, Daniel. Traffic and crime. *Journal of Public Economics*, n.160, p.96-116, 2018.

GARCIA-ZANABRIA, Germain et al. Mirante: A visualization tool for analyzing urban crimes. In: 2020 33rd SIBGRAPI Conference on Graphics, Patterns and Images (SIBGRAPI). IEEE, 2020, p.148-155.

KALINIC, Maja; KELER, Andreas. Relating highway traffic congestion events and crimes – a case study in San Francisco. In: GISRUK 2018 – 26th GIS Research UK Conference, 2018.

KINNEY, J. Bryan et al. Crime attractors, generators and detractors: Land use and urban crime opportunities. *Built environment*, v.34, n.1, p.62-74, 2008.

ZANABRIA, Germain Garcia et al. CrimAnalyzer: Understanding crime patterns in São Paulo. *IEEE Computer Architecture Letters*, 2019.

PARTE 1 - DISCUSSÕES INICIAIS

INSPER. *Relatório da Pesquisa de Vitimização em São Paulo*. Centro de Políticas Públicas do Instituto de Ensino e Pesquisa – INSPER, 2018. Disponível em: <<https://www.insper.edu.br/pesquisa-e-conhecimento/centro-de-gestao-e-politicas-publicas/pesquisa-e-publicacoes/>>. Acesso em 17 de fev. de 2021.

SENASP. *Pesquisa Nacional de Vitimização*: questionário SENASP. Brasília: Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2013.

SENASP. *Estudos sobre vitimização*. Brasília: Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2017.

PARTE 3 - UMA LEITURA DA REALIDADE

BERTIN, Jacques. Ver ou ler. Seleção de Textos (AGB). São Paulo, 1988, p. 45-62.

BOX, George E. P. Science and statistics. *Journal of the American Statistical Association*, v.71, n.356, p.791-799, 1976.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole*. São Paulo: Contexto, 2001.

FONSECA, Fernanda P.; GIRARDI, Eduardo P. Atlas. In: *Dicionário de Geografia Aplicada: terminologia da análise, do planejamento e da gestão do território*. 1a ed. Porto, Portugal: Porto Editora, 2016, p. 42-43.

MADALOZZO, Regina; FURTADO, Giovanna M. Um estudo sobre a vitimização para a cidade de São Paulo. *Brazilian Journal of Political Economy*, v.31, n.1, p.160-180, 2011.

METRÔ. *Linha do tempo – Metrô 50 anos*. São Paulo, 2018. Disponível em: <<http://50anos.metrosp.com.br/index.php/linha-do-tempo>>. Acesso em: 15 de fev. de 2021.

METRÔ. *Pesquisa Origem Destino 2017*. São Paulo, 2017. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>>. Acesso em: 15 de fev. de 2021.

NERY, Marcelo Batista. *Crime e violência no cenário paulistano: o movimento e as condicionantes dos homicídios dolosos sob um recorte espaço-temporal*. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SILVA FILHO, José Vicente da. Local: o terceiro fator do controle criminal. *Anuário do Fórum Brasileiro de Segurança Pública*, v.2, 2008.

WANDERLEY, Gisela Aguiar. *Liberdade e suspeição no Estado de Direito: o poder policial de abordar e revistar e o controle judicial de validade da busca pessoal*. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

PARTE 4 - CONTATO COM A SEGURANÇA

FAGAN, Jeffrey; TYLER, Tom. Policing, order maintenance and legitimacy. In MESKO, Gorazd; PAGON, Milan; DOBOVSEK, Bojan (ed.). *Policing in Central and Eastern Europe: Dilemmas of Contemporary Criminal Justice*. Slovenia, University of Maribor/Faculty of Criminal Justice, 2004.

FELSON, Marcus. The Topography of Crime. *Crime Prevention and Community Safety: An International Journal*, v.4, n.1, p.47-51, 2002.

JACKSON, Jonathan. Norms, normativity, and the legitimacy of justice institutions: International perspectives. *Annual Review of Law and Social Science*, v.14, p.145-165, 2018.

LOPES, Corinne J.R.; BATELLA, Wagner. O papel da comunidade na redução da criminalidade e a experiência da Rede de Vizinhos Protegidos. *Revista LEVS (Marília)*, v.6, p.181-195, 2010.

REDE NOSSA SÃO PAULO. *Mapa da Desigualdade*, 2020. Rede Nossa São Paulo, 2020. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/campanhas/#13>>. Acesso em: 15 de fev. de 2021.

SILVESTRE, Giane. *Controle do crime e seus operadores: política e segurança pública em São Paulo*. São Paulo: Annablume, 2018.

SINHORETTO, Jacqueline. Seletividade penal e acesso à justiça. In: LIMA, Renato Sérgio; RATON, José Luiz; AZEVEDO, Rodrigo Ghiringhelli. *Crime, justiça e polícia no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2014, p. 400-410.

SISDEPEN. Levantamento Nacional de Informações Penitenciárias, 2020. Página do Departamento Penitenciário Nacional do Ministério da Justiça e Segurança Pública. Disponível em: <<https://www.gov.br/depen/pt-br/sisdepen/sisdepen>>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2021.

TYLER, Tom R.; JACKSON, Jonathan. Popular legitimacy and the exercise of legal authority: Motivating compliance, cooperation, and engagement. *Psychology, public policy, and law*, v. 20, n. 1, p. 78, 2014.

ENCERRAMENTO

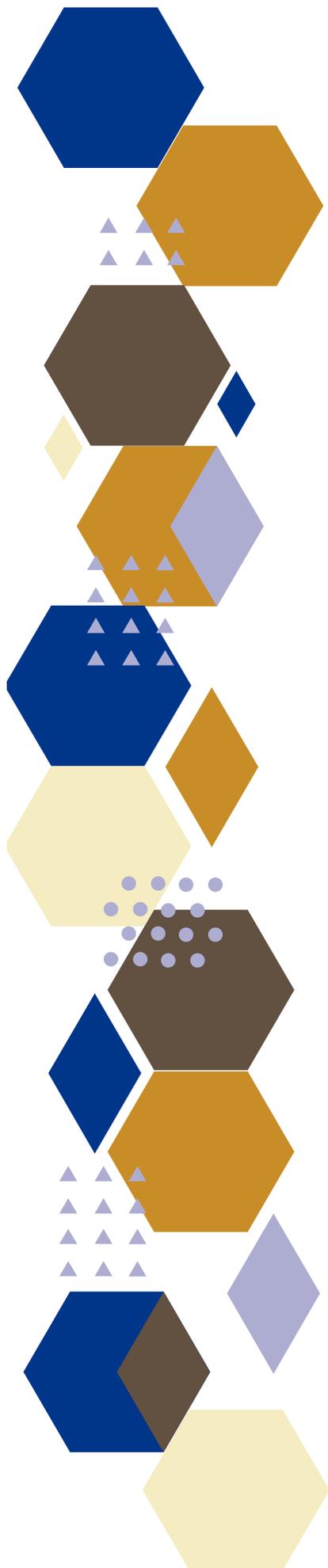
BECKER, Howard. *Falando da sociedade: ensaios sobre as diferentes maneiras de representar o social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2009.

CAMPOS, Marcelo ; ALVAREZ, Marcos C. Políticas públicas de segurança, violência e punição no Brasil (2000-2016). *Sociologia Brasileira Hoje*. Cotia: Ateliê Editorial, p.143-213, 2017.

MICHAUD, Yves. *A Violência*. São Paulo: Ática, 1989.

WIEVIORKA, Michel. *O novo paradigma da violência*. *Tempo Social*, São Paulo, v.9, n.1, p.5-41, mai. 1997.

ZALUAR, Alba. Violência e crime. In MICELI, Sérgio (org.) *O que ler na Ciência Social Brasileira (1970-1995)*, vol. 1. Antropologia. São Paulo: Sumaré/Anpocs, 1999.



Beatriz Oliveira de Carvalho

é aluna de Geografia na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP) e é bolsista de iniciação científica no Núcleo de Estudos da Violência da USP (NEV-USP), um Centro de Pesquisa, Inovação e Difusão da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Cepid-FAPESP), sob orientação do Prof. Dr. Sergio Adorno.

Ela também auxilia a Coordenação de Transferência de Tecnologia do referido núcleo onde participa dos projetos "Padrões paulistanos: análises e representações gráficas" e "Sistema de indicadores de mortalidade, morbidade, crime e exposição à violência", sob orientação do Dr. Marcelo Batista Nery, e participa do Laboratório de Cartografia e Geoprocessamento Prof. André Libault (LabCart-USP), coordenado pela Prof.^a Dr.^a Rúbia Gomes Morato.



Agradecimentos

Sou eternamente grata à minha família, principalmente a Bianca, por estar ao meu lado desde que me conheço por gente e na construção estética deste *Atlas*, e às minhas amigas e amigos, consultores fundamentais, a quem destaco o Linniker pelo olhar atento que gerou as fotografias desta publicação.

Também agradeço à FAPESP, pelo financiamento do projeto, ao meu orientador e coorientadores pela constante disposição e a toda equipe do NEV pelo acolhimento e apoio – principalmente a salinha dos estatísticos da Transferência de Tecnologia.

Ainda, agradeço às autoras e autores que se disponibilizaram para este projeto.

Mas agradeço principalmente a você, que nos deu a oportunidade de lhe mostrar nosso conhecimento!

Obrigada!

NEV

NÚCLEO DE ESTUDOS
DA VIOLÊNCIA