

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

CYRO DE SOUZA NETO

**ESPAÇO URBANO E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE PARA O ENTORNO
DO METRÔ BUTANTÃ, SÃO PAULO/SP**

São Paulo

2023

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

**ESPAÇO URBANO E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE PARA O ENTORNO
DO METRÔ BUTANTÃ, SÃO PAULO/SP.**

Cyro de Souza Neto

Trabalho de tese de Doutorado apresentado ao
Programa de Pós- graduação da Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo.

Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

Linha de pesquisa: Cultura, produção material e instituições

Orientador: Leandro Silva Medrano

São Paulo

2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

e-mail:cyros1@gmail.com

Exemplar revisado e alterado em relação a versão original, sob responsabilidade do autor e anuência do orientador. A versão original em formato digital, ficará arquivada na biblioteca da faculdade.

São Paulo, 14 de junho de 2023.

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

De Souza Neto, Cyro
ESPAÇO URBANO E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE
PARA O
ENTORNO DO METRÔ BUTANTÃ, SÃO PAULO/SP v.1 São
Paulo 2023 /
Cyro De Souza Neto; orientador Leandro Medrano. - São
Paulo, 2023. 147.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo. Área de concentração: História e
Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo.

1. Criminalidade. 2. Segurança. 3. Espaço Urbano. 4. Sociedade. I.
Medrano, Leandro, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <<http://www.fau.usp.br/fichacatalogica/>>

Folha de Julgamento

Candidato: **Cyro de Souza Neto**

Título da tese: “ESPAÇO URBANO E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE PARA O ENTORNO DO METRÔ BUTANTÃ, SÃO PAULO/SP.”

Data da defesa: 19/05/2023

Comissão julgadora:

Resultado

Prof. Dr. **Leandro Silva Medrano** – (Orientador)
(Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU/USP)

Profa. Dra. **Glória da Anunciação Alves**
(Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH – USP)

Profa. Dra. **Gisela Cunha Viana Leonelli**
(Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP)

Prof. Dr. **Jorge Bassani**
(Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU/USP)

Prof. Dr. **Silas Nogueira de Melo**
(Universidade Estadual do Maranhão – UEMA)

Presidente da Comissão de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP): Prof. Dr. **Eduardo Alberto Cusce Nobre**.

AGRADECIMENTOS

Dedico especial agradecimento a Cyro de Souza, meu avô e pai dedicado que com sabedoria soube dirigir-me os passos e os pensamentos para o alcance de meus objetivos.

A Deus, por acreditar que nossa existência pressupõe outra infinitamente superior. A meu professor e orientador, Prof. Dr. Leandro Silva Medrano pelo auxílio, disponibilidade de tempo e material, sempre com uma simpatia contagiante e pelo fornecimento de material para a pesquisa do tema.

Aos meus pais, e minha irmã pelo exemplo, amizade e o carinho. A minha mãe e avó que com carinho e apoio, não mediram esforços para que eu chegasse até esta etapa de minha vida. E em especial ao meu grande companheiro e amigo Edivaldo Constantino, que tornou possível a finalização deste trabalho.

Aos Prof. Glória da Anunciação Alves e Jorge Bassani que foram tão importantes no desenvolvimento deste estudo. Aos amigos, Mikael Rodrigues de Araújo, José Carlos da Silva pelo incentivo e pelo apoio constantes. Meus sinceros agradecimentos a todos aqueles que de alguma forma doaram um pouco de si para que a conclusão deste trabalho se tornasse possível.

RESUMO

SOUZA NETO, Cyro de; **ESPAÇO URBANO E CRIMINALIDADE: UMA ANÁLISE PARA O ENTORNO DO METRÔ BUTANTÃ, SÃO PAULO/SP.** 2023. 160 p. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

As áreas próximas ao sistema de transporte público coletivo são locais estratégicos para a mobilidade e o desenvolvimento urbano. Por outro lado, a ocorrência de crimes em tais regiões pode trazer obstáculos para garantir, de fato, o acesso e ampliação do direito da população à cidade. Investiga-se nesta tese como características físicas do espaço urbano podem estar relacionadas com a ocorrência de crimes de roubo e furto, realizando um estudo empírico para a região no entorno do Metrô Butantã, em São Paulo - SP. Nesse sentido, esse trabalho analisa a criminalidade e sua relação com as características urbanas, realizando uma abordagem local e específica. No que diz respeito às questões metodológicas, a tese é um estudo com caráter qualitativo, que através de análise descritiva e suporte teórico busca relacionar o crime de roubo e furto com características físicas do ambiente urbano. Foram considerados trechos que possuem similaridade entre si no que diz respeito a critérios socioeconômicos, mas que possuem níveis de crime contrastantes. Uma vez que nos assegurarmos que temos duas regiões comparáveis entre si, avaliaremos como os elementos que compõem o espaço urbano se relacionam com o crime de roubo e furto. Os resultados indicam que presença de alvos em potencial, aparência do local, condições de permeabilidade e equipamentos de segurança são dimensões importantes a serem consideradas para promover espaços mais seguros. São ferramentas que podem ser utilizadas, concomitante a outras, como formas de prevenção e combate ao crime de roubo e furto. Ressaltamos ainda que as transformações urbanas na região do Butantã vinculadas com a chegada do Metrô foram extremamente significativas, estando relacionadas diretamente com questões socioeconômicas e do dinamismo do mercado imobiliário. O estudo ressalta a importância que programas de combate ao crime aprofundem o conhecimento morfológico e tipológico do espaço urbano e levem em consideração os padrões criminais para entender as ações criminosas e como as características urbanas e arquitetônicas podem facilitar ou interferir em ações criminosas, principalmente em uma área de transporte de massas.

Palavras-chave: Criminalidade, segurança, espaço urbano, sociedade.

ABSTRACT

SOUZA NETO, Cyro de; **URBAN SPACE AND CRIME: AN ANALYSIS OF THE SURROUNDINGS OF THE BUTANTÃ SUBWAY, SÃO PAULO/SP.** 2023. 160 p. Thesis (Doctorate in History and Fundamentals of Architecture and Urbanism) – Faculty of Architecture and Urbanism, University of São Paulo, São Paulo, 2023.

Areas close to the public transportation system are strategic locations for mobility and urban development. On the other hand, the occurrence of crimes in such regions can bring obstacles to guarantee the access and expansion of the population's right to the city. This thesis investigates how physical characteristics of urban space may be related to the occurrence of robbery and theft crimes, conducting an empirical study for the region surrounding the Butantã subway station, in São Paulo - SP. In this sense, this study analyzes crime and its relation to urban characteristics, conducting a local and specific approach. Regarding the methodological issues, the thesis is a qualitative study, which through descriptive analysis and theoretical support seeks to relate the crime of robbery and theft with physical characteristics of the urban environment. We considered areas that have similarities in socioeconomic criteria but have contrasting levels of crime. Once we ensure that we have two regions that are comparable to each other, we will evaluate how the elements that make up urban space relate to the crime of robbery and theft. The results indicate that the presence of potential targets, the appearance of the place, permeability conditions, and security equipment are important dimensions to be considered to promote safer spaces. These are tools that can be used, concomitantly with others, as ways to prevent and combat crime. We also emphasize that the urban transformations in the Butantã region associated with the arrival of the Metro were extremely significant, being directly related to socioeconomic issues and the dynamism of the real estate market. The study highlights the importance that crime control programs deepen the morphological and typological knowledge of urban space and consider criminal patterns to understand criminal actions and how urban and architectural features can facilitate or interfere in criminal actions, especially in a mass transportation area.

Keywords: Crime, security, urban space, society.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: O entorno do Metrô Butantã.....	18
Figura 2: Protesto contra a operação policial na favela do Jacarezinho, Rio de Janeiro....	19
Figura 3: Esquema conceitual sobre o medo do crime.....	35
Figura 4: Anúncio de imóvel na região do Butantã.....	38
Figura 5: Ambientes hostis.....	39
Figura 6: Encontro Anual dos Donos do Mundo.....	41
Figura 7: Aplicação das visões teóricas de Newman e Jacobs.....	44
Figura 8: Visão da Teoria das Janelas Quebradas.....	48
Figura 9: Oportunidade do crime e Teoria da Atividade de Rotina.....	53
Figura 10: Teoria da Atividade de Rotina.....	53
Figura 11: Modelo dos padrões criminais.....	56
Figura 12: Esquema da ocorrência do crime.....	57
Figura 13: Ocorrência do crime e espaço urbano.....	59
Figura 14: Circulação de pessoas e espaço urbano.....	60
Figura 15: Subprefeitura do Butantã e seus distritos.....	71
Figura 16: Imagens históricas do Butantã.....	72
Figura 17: Instituto Butantã e campus da Universidade de São Paulo.....	72
Figura 18: Área de estudo.....	74
Figura 19: Metrô Butantã (Linha 4 – Amarela) e Terminal Integrado.....	75
Figura 20: Mapa viário.....	76
Figura 21: Fachada de empreendimentos selecionados.....	76
Figura 22: Vista área da região.....	78
Figura 23: Uso do solo.....	79
Figura 24: Localização geográfica dos furtos, 2021.....	80
Figura 25: Localização geográfica dos roubos, 2021.....	81
Figura 26: Localização geográfica dos furtos durante o dia e a noite, 2021.....	81
Figura 27: Localização geográfica dos roubos durante o dia e a noite, 2021.....	82
Figura 28: <i>Grids</i> no entorno do Metrô Butantã.....	83
Figura 29: <i>Grids, centroides e setor censitário</i> no entorno do Metrô Butantã.....	84
Figura 30: <i>Renda domiciliar</i> no entorno do Metrô Butantã.....	85
Figura 31: <i>Raça/cor</i> no entorno do Metrô Butantã.....	85
Figura 32: <i>Crimes de roubo e furto</i> no entorno do Metrô Butantã, 2021.....	86

Figura 33: <i>Áreas de análise</i> no entorno do Metrô Butantã.....	87
Figura 34: Localização dos <i>grids</i> no mapa.....	88
Figura 35: Localização e número de crimes das subáreas dentro de cada zona no mapa.....	89
Figura 36: Ocorrência do crime e espaço urbano.....	92
Figura 37: Circulação de pessoas no entorno do metrô Butantã.....	96
Figura 38: Circulação de carros no entorno do metrô Butantã.....	98
Figura 39: Pontos de ônibus na área de estudo.....	100
Figura 40: Estabelecimentos no entorno do Butantã.....	103
Figura 41: Casos de boa manutenção espacial no entorno do Butantã.....	105
Figura 42: Casos de baixa manutenção espacial no entorno do Butantã.....	106
Figura 43: Imóveis abandonados.....	109
Figura 44: Conexões visuais permeáveis no entorno do metrô Butantã.....	111
Figura 45: Conexões visuais não-permeáveis no entorno do metrô Butantã.....	113
Figura 46: Fortificações de edificações.....	117
Figura 47: Câmeras.....	119
Figura 48: Aspectos mais negativos do sistema de transportes.....	123
Figura 49: Tempo médio das viagens no transporte público, em minutos.....	124
Figura 50: Superlotação de estações de embarque e desembarque de metrô.....	125
Figura 51: Superlotação de estações de embarque e desembarque de terminais de ônibus.....	125
Figura 52: Você se sente seguro ao usar o transporte público?.....	127
Figura 53: Principais motivos de insegurança no transporte público.....	127
Figura 54: O que faz os usuários do transporte público se sentirem mais seguros nos terminais de embarque e desembarque?.....	128
Figura 55: Títulos de reportagens sobre crimes nos arredores e nas estações de metrô de São Paulo.....	129
Figura 56: Audiência pública da comissão extraordinária de meio ambiente.....	135
Figura 57: Imagens do Morro do Querosene.....	136
Figura 58: Empreendimento parado.....	136
Figura 59: Propagandas de empreendimentos no Butantã.....	138
Figura 60: Mapeamento de novos empreendimentos no entorno do metrô Butantã.....	139

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Descrição das variáveis independentes.....	66
Tabela 2: Detalhamento da variável de manutenção espacial.....	68
Tabela 3: Detalhamento da variável de permeabilidade.....	69
Tabela 4: Fonte de dados.....	69
Tabela 5: Número de delitos registrados por Zona nas áreas de alta e baixa criminalidade.....	89
Tabela 6: Resumo dos resultados.....	147

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: O que mais incomoda as pessoas na cidade de São Paulo?.....	16
Gráfico 2: Evolução dos homicídios no Brasil.....	27
Gráfico 3: Taxa de homicídios de negros e de não negros a cada 100 mil habitantes, nestes grupos populacionais – Brasil (2008-2018).....	28
Gráfico 4: Exemplo hipotético para interpretar os resultados.....	91
Gráfico 5: Circulação de pessoas e ocorrência de crimes.....	94
Gráfico 6: Circulação de pessoas por horários e ocorrência de crimes.....	95
Gráfico 7: Circulação de carros e ocorrência de crimes.....	97
Gráfico 8: Pontos de ônibus e ocorrência de crimes.....	99
Gráfico 9: Amenidades urbanas e ocorrência de crimes.....	101
Gráfico 10: Amenidades urbanas por atividade e ocorrência de crime.....	102
Gráfico 11: Manutenção espacial e ocorrência de crimes.....	104
Gráfico 12: Iluminação pública e ocorrência de crimes.....	108
Gráfico 13: Imóveis abandonados e ocorrência de crimes.....	109
Gráfico 14: Conexões visuais e ocorrência de crimes.....	111
Gráfico 15: Edificações com câmeras e ocorrência de crimes.....	115
Gráfico 16: Fortificações e ocorrência de crimes.....	116
Gráfico 17: Câmeras e ocorrência de crimes.....	118

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
Contribuições do estudo.....	21
Objetivos.....	22
Hipóteses.....	22
1 – CAPÍTULO 1: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	23
1.1 – Desigualdade e segregação social: uma conexão com a criminalidade.....	23
1.2 – O medo do crime e a mudança do cotidiano.....	30
1.3 – A militarização dos espaços e a criação de uma nova ordem urbana.....	36
1.4 – Defesa espacial: ideias para criar zonas seguras e a arquitetura em xeque.....	41
1.5 – Teorias criminológicas ambientais.....	49
1.5.1 – Teoria da escolha racional.....	51
1.5.2 – Teoria da atividade de rotina.....	52
1.5.3 – Teoria do padrão criminal.....	54
1.6 – A construção de uma visão integrada da relação entre a configuração do espaço urbano e crime.....	56
2 – CAPÍTULO 2: METODOLOGIA E ANÁLISE DA ÁREA DE ESTUDO.....	63
2.1 – Metodologia.....	63
2.2 – Análise da área de estudo: o Entorno do Metrô Butantã, São Paulo.....	70
2.2.1 – Uma breve análise sobre o distrito do Butantã.....	70
2.2.2 – Caracterização do espaço urbano no entorno do Metrô Butantã.....	73
2.2.3 – Criminalidade no entorno do Metrô Butantã.....	79
2.2.4 – Delimitação dos trechos a serem analisados no entorno do Metrô Butantã.....	82
3 – CAPÍTULO 3: ANÁLISE DOS RESULTADOS, REFLEXÕES E DISCUSSÕES.....	90
3.1 – Resultados: Características físico-espaciais e ocorrência de crimes no entorno do metrô Butantã.....	91
3.1.1 – Dimensão 1: Presença de potencial alvo e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã.....	93

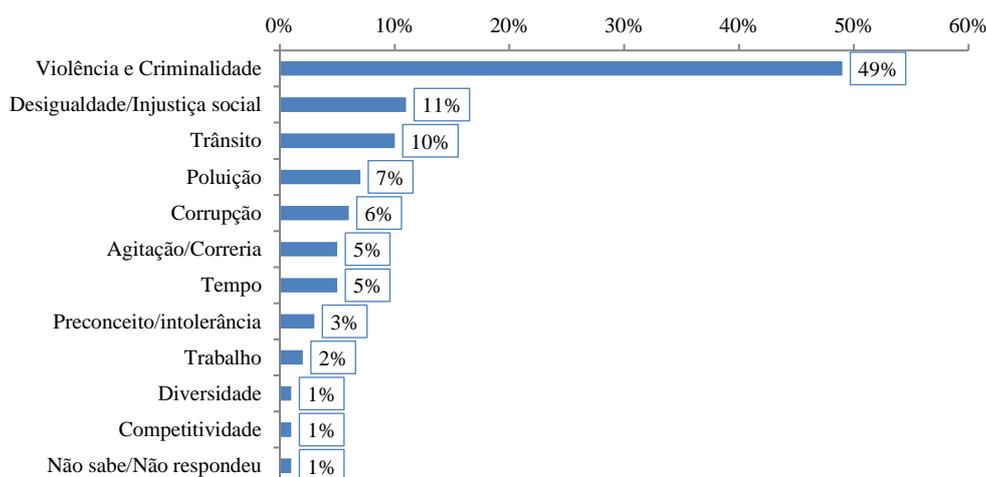
3.1.1.1 – Circulação de pessoas.....	93
3.1.1.2 – Circulação de carros.....	96
3.1.1.3 – Pontos de ônibus.....	98
3.1.1.4 – Amenidades urbanas.....	100
3.1.2 – Dimensão 2: Aparência do local e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã.....	103
3.1.2.1 – Manutenção espacial.....	104
3.1.2.2 – Iluminação.....	107
3.1.2.3 – Imóveis abandonados.....	108
3.1.3 – Dimensão 3: Permeabilidade e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã.....	110
3.1.3.1 – Conexão visual.....	110
3.1.4 – Recursos de segurança e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã.....	114
3.1.4.1 – Segurança privada e criminalidade.....	114
3.1.4.2 – Fortificação e criminalidade.....	115
3.1.4.3 – Câmeras e criminalidade.....	118
3.2 – Uma breve reflexão sobre mobilidade urbana e criminalidade.....	120
3.2.1 – Como podemos entender o conceito de mobilidade urbana?.....	120
3.2.2 - Transporte público e mobilidade.....	121
3.2.3 - Transporte público e insegurança.....	125
3.3 – Uma discussão sobre o mercado imobiliário.....	129
3.3.1 – Mercado imobiliário e sua articulação com o capital financeiro.....	130
3.3.2 – O crescimento de obras próximo a estações de metrô na cidade de São Paulo.....	132
3.3.3 – Mudanças espaciais: causas e consequências.....	133
3.3.4 – Exploração do mercado imobiliário nas proximidades do metrô Butantã.....	137
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	142
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	149

1 – INTRODUÇÃO

Diversas áreas do conhecimento têm lançado esforços na busca pela compreensão do fenômeno da criminalidade, expandindo os horizontes sobre a temática. Junto a isso diversos autores argumentam sobre a gravidade do crime no Brasil que, por sua vez, provoca significantes impactos negativos sobre a população, modificando o comportamento individual e afetando o direito de ir vir dos cidadãos (Brantingham e Brantingham, 1995; Kim, LaGrange e Willis, 1996; Cerqueira, 2019).

É inegável que a criminalidade é um problema relevante para sociedade. Esse tema frequentemente aparece nas páginas de jornal e noticiários de TV, mostrando o quão presente está em nosso cotidiano. A Pesquisa de Opinião Pública Viver em São Paulo, realizada pelo IBOPE em janeiro de 2021, trouxe resultados surpreendentes. As pessoas foram questionadas sobre as características da cidade de São Paulo que as mais incomodavam, e as evidências revelaram que a “violência e criminalidade” foi apontada por quase 50% dos respondentes como sendo o aspecto mais negativo da capital paulista. Chama atenção a diferença em relação ao segundo item reportado, “desigualdade e injustiça social”: cerca de 38 pontos percentuais. Isso mostra o quão relevante é a questão da criminalidade para as pessoas que residem na capital paulista.

Gráfico 1: O que mais incomoda as pessoas na cidade de São Paulo?



Fonte: Pesquisa de Opinião Pública Viver em São Paulo, IBOPE (2021)

Esta tese tem como ponto de partida a literatura que argumenta que elementos da configuração física do espaço urbano possuem relação com a ocorrência do ato criminoso. Assim, o local onde o crime acontece é um dos pontos chave para compreender o fenômeno da criminalidade. Nesse sentido, questões como visibilidade das edificações, movimentação de pessoas, condições de degradação do ambiente entre outras, estão vinculadas com chances de ocorrência do crime, pois se relacionam diretamente com a forma com a qual as pessoas percebem, utilizam e se apropriam do espaço urbano que, por sua vez, pode influenciar comportamentos criminosos.

Os elementos que compõem o ambiente urbano podem favorecer ou não a ocorrência do ato criminoso. O que se argumenta aqui é que o local onde ocorreu o delito criminoso é importante para compreender a criminalidade, pois nos informa algo sobre a vítima, o criminoso e como se dá a interação para a existência do crime em si. Nosso pano de fundo analítico é composto por um cenário em que: i) existe uma relação entre o comportamento delinquente e o ambiente urbano; ii) áreas com elevadas taxas de crime não estão distribuídas aleatoriamente no espaço urbano, pois depende de questões situacionais; iii) entender os padrões criminais e sua relação com o ambiente urbano se constitui uma forma útil e eficaz de prevenção ao crime (Copes, 1999; Almeida *et al.*, 2012).

É importante salientar, entretanto, que outras questões, ainda que não aprofundadas nesta tese, podem ser apontadas como variáveis importantes para compreender a dinâmica do crime, tais como deficiências do sistema de justiça criminal ou o tráfico de drogas. Altas taxas de criminalidade podem ser compreendidas, então, como resultados sistemáticos de fatores ambientais, econômicos, políticos e sociológicos que caracterizam uma determinada região (Grubestic e Mack, 2008).

Esse estudo avança na literatura sobre o tema ao investigar a relação entre criminalidade e características físicas na região do entorno do Metrô do Butantã, localizado na cidade de São Paulo/SP, e se justifica por abordar tal temática de modo interdisciplinar, dialogando com outras áreas do conhecimento. Particularmente, esta tese considera criminalidade como os delitos de roubo e furto. Apesar da questão da subnotificação de registros, são crimes que ocorrem em maior volume e que conjecturamos que as características urbanas têm mais influência na ocorrência do ato criminoso.

A Figura 1 mostra a localização da área de estudo. As motivações para realizar esta pesquisa foram o alarmante cenário da criminalidade no Brasil, o apelo da sociedade

para viver em locais seguros, tal como demonstrado anteriormente pela Pesquisa de Opinião Pública Viver em São Paulo em um contexto de uma região que possui relevante papel no sistema de transporte de uma megacidade, como São Paulo. Assim, a pergunta que norteia o desenvolvimento do estudo é: Como a configuração física do espaço urbano se relaciona com a ocorrência do crime no entorno de uma estação de metrô?

Figura 1: O entorno do Metrô Butantã



Fonte: GeoSampa. Elaboração própria

É importante estabelecer, desde já, as principais diretrizes que irão guiar o desenvolvimento desse estudo. Admite-se o caráter multidimensional do fenômeno analisado, de tal forma que não se pretende defender que a configuração do espaço urbano, isoladamente, possa eliminar o problema da criminalidade. É necessário um conjunto de políticas com múltiplas dimensões para obter resultados efetivos em relação à essa questão. Adicionalmente, ainda reconhecendo a natureza complexa da criminalidade (Saboya e Ribas, 2016), reconhece-se que o estudo está apoiado em uma abordagem situacional da análise do crime, e, portanto, está sujeita às críticas quanto à importância das motivações e de outras causas associadas com a ocorrência do ato delituoso.

Por isso, mais uma vez, reitera-se o caráter multidisciplinar do fenômeno estudado. Não se pretende propor uma única solução de política pública para o problema e sim discutir um conjunto de iniciativas que tem potencial de combater a criminalidade urbana. Dentro desse contexto, e tendo em vista à ineficácia das políticas públicas no que se refere ao trato com a questão da segurança pública, entendemos que medidas de prevenção ao crime podem ser cada vez mais utilizadas dentro do leque de alternativas que as autoridades possuem para encarar o problema. O que nos parece evidente é que a

forma com a qual o Estado lida com o crime, baseada em enfrentamento direto, desarticulação entre os entes da federação e com uso limitado de inteligência representa um cenário total de esgotamento e falência desse tipo de estratégia. Exemplo disso foi a operação policial trágica que ocorreu na favela do Jacarezinho, Rio de Janeiro ocorrida em 06 de maio de 2021, que deixou um rastro de 28 mortos, sendo considerado o maior banho de sangue em operações desse tipo da história da cidade¹. A imagem abaixo representa o retrato desse caos, e mostra um protesto de desespero e repúdio em relação a cenas de terror presenciadas pelo país.

Figura 2: Protesto contra a operação policial na favela do Jacarezinho, Rio de Janeiro



Fonte: G1²

É estarrecedor o país conviver com uma mortandade tão grande e, mais do que isso, sem que tenhamos nenhuma perspectiva de que ações desse tipo reduzam efetivamente os níveis de criminalidade. Quem nos garante que essas ações vão aumentar a segurança pública? Ao que parece, faz mais de décadas que o Estado apenas “enxuga o gelo” ao insistir em políticas de enfrentamento como essa.

Por que o Estado ao invés de se fazer presente apenas em época de eleição e de operações policiais, não se faz presente em sua plenitude, oferecendo serviços como educação de qualidade, lazer, esportes, trabalho, transporte entre outros? Por que não pensarmos em alternativas devidamente integradas para combater a criminalidade? No meio desse fogo cruzado e clima de tragédia, a população residente nas favelas, negra e mais pobre é a que mais sofre.

¹ Maiores informações consultar o link disponível em: https://especiais.g1.globo.com/2021/rj/operacao_jacarezinho/?_ga=2.191718826.1640843804.1620490395-41a03bf9-c33e-5420-bb59-0c49c793fd62. Acesso: 08/05/2021

² Acesso em 16/05/2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2021/05/07/moradores-do-jacarezinho-relatam-cenas-de-terror-na-invasao-de-casas.ghtml>

Com mais alternativas de combate ao crime, e bem distintas da que presenciamos atualmente, espera-se que notícias como essa ocorram cada vez menos, e por isso é tão relevante o estudo da relação entre crime e espaço urbano. Especificamente, o objetivo desta tese consiste em estudar como características urbanísticas, baseado na literatura, acentuam ou reduzem os índices de criminalidade no espaço e analisar como as evidências já documentadas pela literatura se sustentam em uma área marcada pela presença de transporte de massa. A região do Butantã foi selecionada para realização deste trabalho devido às suas características urbanísticas e relevância para a cidade de São Paulo. Essa região se constitui com um verdadeiro ponto de conexão entre as pessoas que moram em diferentes áreas da região metropolitana de São Paulo, sendo, portanto, fundamental garantir o direito de ir e vir da população. A mobilidade urbana é essencial para que as pessoas tenham acesso a postos de trabalhos, escolas, lazer e tudo o que a cidade pode oferecer. Realizar deslocamentos diários de forma segura assume, então, um papel crucial.

A criação de espaços mais seguros em áreas próximas a modais de transporte de massa, como é o caso do Metrô Butantã (junto com o terminal de ônibus), possibilita que as pessoas circulem pela área sem receio de serem vitimadas, permitindo ter acesso a melhores empregos e as amenidades urbanas. Essa área assume um papel estratégico no que tange ao desenho de políticas públicas, inclusive do ponto de vista de combate ao crime: vai além de analisar a região em si, pois significa garantir condições de mobilidade na cidade e acessibilidade ao emprego e trabalho. Isso contribui para que as pessoas consigam melhores salários, melhorem suas condições de vida, estimulando a redução das disparidades econômicas. Por isso, consideramos tão importante estudar a relação entre configuração urbana e crime no entorno do Metrô Butantã.

Além dessa introdução, a tese será composta por mais 3 capítulos. O primeiro capítulo foi construído para apresentar as ideias teóricas que orientam e fundamentam as interpretações levantadas ao longo do estudo. O capítulo 2 irá apresentar e discutir a estratégia metodológica utilizada na tese, que é inspirada nos trabalhos de Soares (2017), Barause e Saboya (2018), Vivian e Saboya (2017) e Costa (2020). Além disso, irá realizar uma análise sobre o entorno de Metrô Butantã (área de estudo de interesse). Serão conduzidas duas análises: urbana e do crime. Por fim, os resultados serão apresentados, discutidos e contextualizados no capítulo 3. Além disso, serão realizadas análises e reflexões sobre o transporte de massas e o mercado imobiliário da região.

Contribuições do estudo

Este trabalho mostra a importância em estabelecer uma relação íntima entre segurança e as características urbanas das regiões e busca compreender como as evidências já existentes na literatura são válidas para uma região que possui um importante papel do ponto de vista da mobilidade urbana de um país em desenvolvimento. Espera-se que a contribuição mais significativa dessa tese seja fomentar um melhor entendimento das condições de segurança em espaços urbanos, particularmente em regiões próximas a eixos de transporte público de massa.

Essa tese representa um esforço de preencher lacunas na literatura brasileira sobre o tema, que geralmente, analisa a relação entre criminalidade (roubo e furto) e configuração urbana considerando grandes áreas territoriais, em muitas vezes, a cidade em sua totalidade. Entendemos que existem heterogeneidades dentro da mesma urbe e por isso se torna pertinente um estudo mais específico e profundo sobre um trecho específico da cidade. Para além disso, não encontramos na literatura estudos que considerem esse tipo de análise próximos a nós de mobilidade com alta intensidade de uso. O entorno no metrô Butantã é uma região marcada por essa característica, que conta ainda com terminal de ônibus e importantes avenidas.

Esse estudo também avança no ponto de vista metodológico. Argumentamos que pode ser indiscutível a existência de uma relação entre características do ambiente urbano e crime de roubo e furto, porém provar essa conexão, inclusive para todos os contextos, pode ser uma tarefa desafiadora. Isso porque pode ser que outras variáveis, que não as da configuração urbana, podem dificultar documentar essa relação. Aliás, defendemos a complexidade do fenômeno analisado, de tal forma que esse argumento assume ainda maior relevância. Para superar essa questão construímos uma metodologia qualitativa, que, através do método descritivo, buscou estabelecer uma conexão entre variáveis dependentes, independentes e de controle. Para fundamentar a análise dos resultados, construímos um denso quadro teórico, que busca articular os diferentes elementos que permitem obter uma interpretação crítica dos resultados.

Contribuímos ainda na nossa análise ao abordar o tema do mercado imobiliário, que possui uma atuação forte no entorno do metrô Butantã. Nosso intuito é refletir como a dinâmica imobiliária pode gerar impactos sobre a fisiologia social e urbana de uma localidade, que por sua vez, se conecta com a questão da criminalidade.

Objetivos

Objetivo geral

Analisar a relação entre características físicas do espaço urbano e a ocorrência de crimes no entorno da estação de Metrô Butantã, São Paulo/SP. Buscamos identificar como variáveis morfológicas e tipológicas urbanas contribuem para criar espaços mais seguros.

Objetivos específicos

- 1) Analisar a relação entre a presença de alvos em potencial e a criminalidade urbana.
- 2) Investigar se a aparência do local está associada com a ocorrência de atos criminosos.
- 3) Verificar como as condições de permeabilidade se relacionam com o crime.
- 4) Estudar a relação entre equipamentos de segurança e crime.

Hipóteses

Partiremos de uma sólida base de conhecimento sobre criminalidade e características urbanísticas para estudar até que ponto as evidências conhecidas pela literatura atual são válidas para uma região que desempenha um papel chave na mobilidade e transporte de massas em um contexto de país em desenvolvimento. Especificamente, e considerando o entorno do metrô Butantã (São Paulo/SP), tem-se:

- 1) Os crimes, em geral, têm maior chance de ocorrer em espaços caracterizados por maior circulação de pessoas, carros, pontos de ônibus, e com maior presença de amenidades urbanas.
- 2) Áreas que são menos degradadas, mais conservadas e mais iluminadas possuem menor probabilidade de ocorrência de crimes.
- 3) Regiões com maior permeabilidade e conexão visual e funcional estão associadas com menor crime.
- 4) Áreas dotadas com maior quantidade de equipamentos de segurança tendem a ter menores chances de ocorrência de crime.

CAPÍTULO 1: FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esse capítulo tem como finalidade apresentar as ideias e teorias que orientam e fundamentam a pesquisa e as interpretações levantadas ao longo do estudo, levando em conta o objetivo descrito na seção anterior. Dessa forma, essa fundamentação teórica foi estruturada em grupos temáticos, que forjam um pano de fundo sistemático que possibilita analisar de forma crítica os assuntos abordados procurando assim, discutir as ferramentas analíticas necessárias para compreender o assunto proposto neste trabalho. Esse é o objetivo deste capítulo e, portanto, deve ser encarado como uma síntese das visões teóricas utilizadas.

Com isso em mente, este capítulo foi dividido em seis subseções. Na primeira parte serão apreciados estudos que evidenciam como o crescimento da criminalidade nas grandes cidades se relaciona com o contexto social e urbano. Buscamos mostrar que, apesar do recorte do trabalho em elementos que constituem o espaço urbano, questões de ordem econômica e social também são fundamentais para compreender o problema da criminalidade. Na segunda parte realizaremos uma análise referente ao medo do crime e como isso se relaciona com o cotidiano. Na terceira subseção iremos explorar a questão da militarização dos espaços. Em seguida, será realizado um debate sobre as ideias vinculadas com a defesa espacial, com foco para a questão da arquitetura. Na quinta subseção iremos nos aprofundar na literatura de criminologia ambiental, que será um suporte teórico fundamental. Por fim, buscaremos consolidar nossos argumentos construindo uma visão integrada entre configuração do espaço urbano e crime.

1.1 – Desigualdade e segregação social: uma conexão com a criminalidade

O crescimento das grandes cidades brasileiras é marcado pelo inchaço urbano, que aliado com frágeis políticas sociais, não consegue garantir qualidade de vida para a população (Maricato, 2000; Harvey, 1992). Diretamente associado a essa questão existe o agravamento da desigualdade social e econômica, não apenas entre as cidades, mas também dentro da mesma urbe. Buscamos argumentar, nesse primeiro instante, que existe uma relação entre crescimento urbano, desigualdade social e criminalidade: no contexto brasileiro, na medida em que as cidades cresceram, se acentuaram também o problema da desigualdade social, que influenciaram os indicadores de criminalidade. Assim, não

podemos falar de crime sem abordar a temática da desigualdade, que está amarrada ao problema proposto nesta pesquisa.

A literatura aponta que as dificuldades oriundas de uma crescente carência social (diretamente vinculado com a existência de disparidades sociais) se constituem como um dos determinantes da criminalidade (Maricato, 2000). A criminalidade urbana está intrinsecamente ligada com problemas como a falta de emprego, moradia, saúde, educação, que deveriam ser oferecidos a todos, mas que são “esquecidos” pelo Estado (Fernandes, 2014).

Nesse momento, contudo, é oportuno desmistificar a ideia de que a pobreza gera crime, pois não há evidências da existência dessa conexão direta. Vamos argumentar com mais afinco essa questão: o crime ocorre devido à falta de condições básicas de bem-estar e direitos³ que são negados e não necessariamente pela condição econômica que a pessoa está inserida (Feltran, 2011; Maricato, 2000). O desemprego e a falta de oportunidades e perspectivas reais de obter melhores condições de vida⁴ são importantes elementos vinculados com a criminalidade.

No tocante ao problema da desigualdade, um ponto que merece nossa atenção é a falta de moradia. Nas cidades brasileiras, sobretudo nos grandes centros urbanos, existem áreas separadas geograficamente e socioeconomicamente, cujas realidades possuem efeitos distintos na dimensão social. Interessante notar que nem sempre essas regiões estão tão longe assim uma das outras, como refletido em abordagens que consideram uma visão padrão centro-periferia. Existem áreas pobres e favelas localizadas em centralidades urbanas, cercadas de áreas mais ricas, e que possuem uma lógica de ocupação do espaço urbano que não segue uma divisão espacial clara⁵.

Dessa análise emerge a ideia de que as características do espaço urbano se relacionam com aspectos que moldam a sociedade de tal forma que a redistribuição dos espaços e dos processos sociais não é indiferente às condições econômicas da população (Alves, 2011; Scifone, 2015; Santos e Silveira, 2001). Adicionalmente, cabe posicionar o Estado como um dos agentes que tem um papel fundamental no que diz respeito à existência de uma divisão social nos espaços urbanos. Ainda que se reconheça que não é possível imputar ao Estado toda a responsabilidade nesse processo, é inegável a sua

³ Esse é apenas um dos motivos, pois admitimos que existam outros.

⁴ É importante ressaltar que o crime não ocorre somente nas classes economicamente frágeis. Estamos cientes que o crime ocorre também nas classes privilegiadas.

⁵ Vale ressaltar também que nem toda favela e/ou comunidade carente é igual uma das outras. Existem diferenças gritantes, e talvez generalizar a análise possa implicar em um equívoco. Por isso, a importância em entender a relação de crime e espaço urbano com uma lupa fina e local, para captarmos as diferentes heterogeneidades existentes ao longo do tecido urbano.

capacidade de influenciar o ritmo de crescimento urbano, e com isso direcionar e orientar a forma como a qual a cidade evolui. Por exemplo, as construções populares desenvolvidas por programas de governo (que desenvolvem aglomerados habitacionais localizados, em sua grande maioria, em áreas localizadas na franja urbana), possuem uma lógica que reforça a privação da cidade⁶ (Rufino, 2015; Rappl, 2019).

Nesse sentido, é relevante entender que as desigualdades socioeconômicas estão intrinsecamente associadas aos aspectos urbanos (Caldeira, 2000; Alves, 2011; Villaça, 2013). Devido ao crescimento urbano, que podemos qualificá-lo como desordenado, e as políticas sociais não terem respondido de forma eficaz ao incremento das necessidades básicas da cidade, a desigualdade se alastra, e assim grande parte da população permanece sem acesso a direitos básicos como moradia, saneamento, mobilidade, segurança e saúde. Sob essa perspectiva, podemos colocar o planejamento urbano em xeque (Caldeira, 2000; Alves e Fernandes, 2014).

Como fruto de uma modernidade tardia, as cidades brasileiras são a representação da disparidade social, cujo efeito mais visível é o padrão desigual e desordenado de ocupação do tecido urbano: populações de baixa renda, por não terem acesso ao mercado imobiliário formal, são levadas a ocupar, por exemplo, áreas proibidas pelas leis ambientais ou urbanísticas (Pereira, 2012). O que é mais impressionante é que as áreas de moradias informais correspondem, segundo o IPEA (2017), a mais de 30% do território nacional.

Ribeiro (2012) discute sobre as transformações econômicas e seus efeitos nas cidades. O autor defende a hipótese do surgimento de uma nova ordem socioespacial, marcada por uma organização social fragmentada e descreve que a realidade social é dividida em classes sociais, segundo o critério econômico. O resultado desse argumento é que se acaba por estimular o surgimento de um distanciamento social em que os ricos vivem em zonas diferenciadas e os pobres têm dificuldades em utilizar espaços urbanos comuns a todos. Reconhecemos aqui que a visão de uma sociedade apenas compreendida em duas classes sociais é uma hipótese heroica, mas é útil para explorar o argumento do autor. De fato, existem outros grupos sociais, seja do ponto de vista econômico, seja da perspectiva de outros critérios que definem uma divisão social (gênero ou raça, por exemplo).

⁶ O termo privação da cidade refere-se a uma ruptura do direito a cidade a toda população gerado por um urbanismo difuso que divide a cidade em zonas baseado por renda (Rufino, 2015; Rappl, 2019). Assim o mais pobres vivem em zonas com precária infraestrutura diferente das pessoas economicamente privilegiadas (Dematteis, 1998; Fuentes; Sierralta 2004).

Existem outros mecanismos de reprodução das desigualdades de oportunidades levantados pela literatura, se destacando a ideia da cisão social, defendido por Harvey (1989). A partir dessa perspectiva é possível enxergar a existência de uma cisão ou separação social, em que parte da população é continuamente beneficiada por melhorias em sua qualidade de vida, enquanto a outra parcela está sujeita a limitações e dificuldades socioeconômicas. A consequência desse cenário é o aumento inconcebível das desigualdades de oportunidades.

É importante, então, perceber que as desigualdades, tanto social quanto a econômica, estão diretamente vinculadas com aspectos urbanos. Caldeira (2000) desenvolve uma abordagem original para analisar tal temática, discutindo a divisão de classes intraurbana. A autora defende que a dinâmica da formação dos distanciamentos sociais está associada com desequilíbrios dentro do contexto social da urbe. Essa distinção e/ou divisão de classes no espaço permeia a questão da integração social na cidade, através da formação de ambientes diferenciados, e bem definidos ao longo da geografia urbana. Caldeira (2000) discute esse tema da divisão social no espaço urbano ao analisar as novas construções na capital paulista.

“(...) moradores ricos e pobres vivem mais próximos uns dos outros nas novas áreas de expansão da cidade e da região metropolitana. Essas novas áreas têm, de fato, os piores coeficientes de GINI e as mais chocantes paisagens e a coexistência de pobreza e riqueza. Além disso, no contexto de crescente medo do crime e de preocupação com a decadência social, os moradores não mostram tolerância em relação a pessoas de diferentes grupos sociais nem interesse em encontrar soluções comuns para seus problemas urbanos. Em vez disso, eles adotam técnicas cada vez mais sofisticadas de distanciamento e divisão social. Assim os enclaves fortificados prédios de apartamentos, condomínios fechados, conjuntos de escritórios ou *shopping centers* constituem o cerne de uma nova maneira de organizar a segregação, a discriminação social e a reestruturação econômica em São Paulo. Diferentes classes sociais vivem mais próximas umas das outras em algumas áreas, mas são mantidas separadas por barreiras físicas e sistemas de identificação e controle” (Caldeira, 2000, p. 2011).

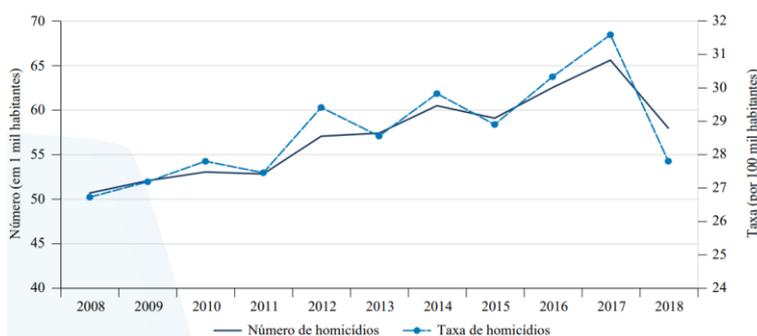
Nessa discussão, alguns pontos adicionais merecem nossa atenção e crítica. O primeiro deles é a tentativa do Estado de camuflar o problema social e o segundo é a de não garantir os direitos básicos de moradia às populações carentes. Reiteramos a ideia de que os espaços ocupados pela população menos favorecida são esquecidos pelo Estado (ou deixados em segundo plano, caso queiramos amenizar nosso discurso), que nega para essas pessoas os direitos básicos. Pereira (2015) reforça o que foi descrito:

“Nos espaços segregados, ocupados pela população pobre, do circuito inferior da economia, há menos investimentos públicos, menos direitos garantidos pelo Estado e, por vezes, total ausência dele. Por outro lado, nos lugares ligados ao circuito superior da economia, mesmo já possuindo muita infraestrutura urbana, recebem especial atenção do Poder Público, recebendo ainda mais investimentos, num processo chamado de investimentos regressivos.” (Pereira, 2015, p.15)

A despeito da existência dessa grave situação de disparidade na configuração dos espaços urbanos, projetos de revitalização em áreas economicamente privilegiadas em detrimento das demais se tornou algo corriqueiro nas políticas urbanas atuais. Esse desvio de direitos com a total anuência e, por que não dizer, irresponsabilidade do Estado pode ser um combustível para o aumento da criminalidade. Parece ficar evidente a existência da relação entre criminalidade e políticas sociais frágeis.

No tocante ao crescimento nos casos de crime, chama atenção a dimensão desse problema no Brasil. É algo realmente preocupante: a Organização Mundial de Saúde (OMS), em 2019, classificou o Brasil em 9º lugar no ranking de mortes violentas, sendo responsável por 10% dos assassinatos no mundo. O Gráfico 2 mostra números dos crimes de homicídios (número e taxa) no Brasil, reforçando o nosso argumento de que o combate ao crime no Brasil é desarticulado e ineficaz. Apesar da recente tendência de redução de homicídios verificada em 2018, os patamares observados são considerados extremamente elevados. A partir dessas informações temos elementos suficientes para realizar uma severa crítica ao combate à violência e a inabilidade do Estado em lidar com esse grave problema urbano. O fracasso da política de enfrentamento discutida na Introdução é o reflexo dessa questão.

Gráfico 2: Evolução dos homicídios no Brasil

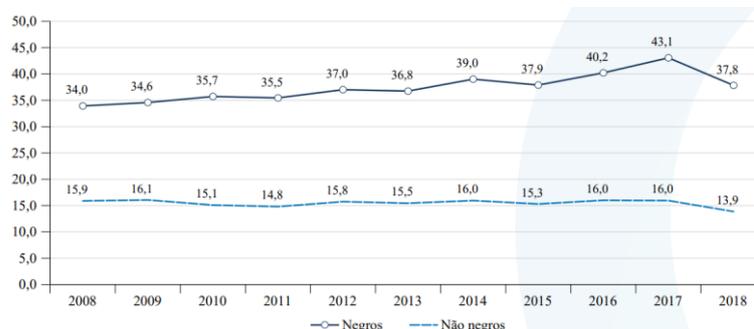


Fonte: Atlas da Violência, IPEA, 2020⁷.

⁷ O número de negros foi obtido somando-se pardos e pretos, enquanto o de não negros se deu pela soma dos brancos, amarelos e indígenas; os ignorados não entraram nas contas.

Outro dado importante é que grande parte das vítimas dos homicídios no Brasil são homens na faixa etária dos 15 aos 29 anos, o que corresponde a 47,8% do total de homicídios. Paralelamente, é relevante destacar o alto índice de mortes de negros. O Gráfico 3 extraído do Atlas da Violência, produzido pelo IPEA em 2020, mostra a diferença da taxa de homicídios dos negros com o não-negro. É gritante a diferença na vitimização entre os grupos considerados, sendo a taxa de homicídios dos negros sendo aproximadamente 2,7 vezes superior em relação àqueles que não são negros.

Gráfico 3: Taxa de homicídios de negros e de não negros a cada 100 mil habitantes, nestes grupos populacionais – Brasil (2008-2018)



Fonte: Atlas da Violência, IPEA, 2020.

Assim a violência atinge os negros, mas também as pessoas jovens, homens, com baixa escolaridade e pobres. Para Ramão Wadi (2010):

“Os homicídios são causados por fatores individuais e estruturais, que se encontram intimamente relacionados. Os fatores individuais referem-se aos perfis sociobiográficos de vítimas e acusados, enquanto os fatores estruturais denotam o contexto sociodemográfico e territorial, características urbanas e sociais nas quais os indivíduos estão inseridos.” (Ramão, 2010. p. 217)

Os fatores estruturais levantados na citação acima estão relacionados com as vulnerabilidades socioeconômicas, educacionais além das deficiências e limitações do sistema de justiça criminal (Cerqueira, Lobão e Carvalho, 2005). Com isso mente, diversos são os elementos que podem ser elencados para compreender a criminalidade no Brasil dentre o qual se destaca o fato de que o crescimento da população urbana no País levou a uma elevação nas demandas por políticas públicas que não foram respondidas. Assim, a exclusão social associada com a desigualdade econômica, potencializa o aumento da violência.

Dessa discussão temos que a ausência de direitos sociais está intrinsecamente conectada com o problema da criminalidade: qualquer análise que se pense a ser realizada sobre o crescimento do crime não pode ser compreendida de modo robusto, sem que se coloque em perspectiva a brutal disparidade no que se refere aos direitos econômicos e sociais. (Cardia *et al.*, 2010). Para os autores:

“Os registros de homicídios revelam que os cenários mais recorrentes são os bairros que compõem a periferia urbana, onde as condições sociais de existência coletiva são precárias e a qualidade de vida encontra-se degradada. Assim, a combinação entre múltiplas carências econômico sociais soma-se a graves violações dos direitos humanos, criando um contexto propício para que a violência prospere. Nessas áreas, os governos municipais e estaduais pouco têm feito para prover seus moradores de meios adequados à existência digna.” (Cardia *et al.*, 2010, p.128)”.

Vale frisar que não é possível afirmar que existe uma relação de causa e efeito entre pobreza e crime, porém a ausência de acolhimento dos direitos civis da população está diretamente associada com a exposição de indivíduos à criminalidade (Pereira, 2015; Zaluar, 1999; Adorno, 2019). Não há uma conexão direta entre crime e pobreza, ou seja, não é porque uma pessoa vive em condições precárias que ela será necessariamente uma criminosa. É importante, portanto, desconstruir a ideia ramificada no imaginário de grande parte da população de que a pobreza gera o crime.

A criminalidade é um problema constituído de uma historicidade em que reinam péssimas políticas de distribuições de renda, ou seja, mais dinheiro para onde já existe muito investimento e o abandono para áreas que poucas recebem obras e serviços⁸. Isso, por sua vez, termina por amplificar as desigualdades e alimentar um ciclo vicioso e perverso composto pelo binômio desigualdade-criminalidade.

Junto a isso, cresce a ideia de que a insegurança (ou a sensação) estimula novos comportamentos e práticas que visam o aumento da proteção. O que passaremos a argumentar nas seções seguintes é que essas ideias de autoproteção fortalecem ainda mais o problema da insegurança e criam uma estrutura de cidade segregada que modifica, assim, a dinâmica urbana (Pereira, 2014; Santos, 2005).

⁸ Para Pereira (2015) isso é denominado de investimento regressivo.

1.2 – O medo do crime e a mudança do cotidiano

“O medo é mais assustador quando difuso, disperso, indistinto, desvinculado, desancorado, flutuante, sem endereço nem motivo claros; (...) quando a ameaça que devemos temer pode ser vislumbrada em toda parte, mas em lugar algum se pode vê-la. “Medo” é o nome que damos à nossa incerteza: nossa ignorância da ameaça e do que deve ser feito – do que pode e do que não pode – para fazê-la parar ou enfrentá-la, se cessá-la estiver além do nosso alcance.” (Bauman, 2008, p.50).

O medo do crime e seus efeitos no comportamento das pessoas e, particularmente, suas consequências do ponto de vista da arquitetura urbana é um dos assuntos mais intrigantes dentro da literatura. A citação de Bauman (2008) exposta acima deixa claro o quão sensível é abordar esse tema: o medo é algo difuso, disperso, flutuante e, portanto, de difícil mensuração. Mas isso não impede de afirmarmos, sem qualquer tipo de dúvida, que o medo de ser vitimado existe e possui consequências relevantes dentro do contexto social e urbano.

O argumento principal a ser desenvolvido é que o medo da criminalidade urbana aumenta o afastamento social e altera o cotidiano da cidade. Tendo isso em mente, é fundamental analisar os processos de “evitamento” social e a criação das chamadas “zonas privadas”, que são de uso exclusivo⁹ das classes sociais mais abastadas. O que ocorre é que a criação dessas regiões, ao invés de minorar o problema da criminalidade, acaba agravando a questão.

Pensando em autodefesa, as pessoas passam a se isolar cada vez mais. Isso tem como efeito final separar, dividir, afastar, causar mais medo e confusão e potencializar a criação dos chamados “enclaves fortificados” (Caldeira, 2000). Nesse sentido, o aumento do isolamento social e do individualismo cresce, alimentando as péssimas condições de sociabilidade e o aumento da insegurança.

Dentro do contexto de medo do crime, entender como a informação se dissemina e alcança os confins da sociedade assume um papel de destaque. O que é interessante perceber é que seja partir de um problema real ou imaginário, o medo do crime se fortalece a partir de informações espalhadas em diversos meios de comunicação, aplicativos, redes sociais, televisão, jornais etc. Que tipo de reflexão podemos fazer em relação a tal evidência?

⁹ Segundo Bauman (2013), a cidade é comandada segundo projetos que privam o uso, ou seja, criam barreiras que coíbem o uso universal de espaços criados para uso comum. Assim, urbanidade tende a ser apagada por essa diminuição de zonas de reflexão da vida urbana como praças, ruas e equipamentos lazer (cinemas e teatros). Isso impede a sociedade de refletir e olhar a situação do outro, o que resulta em uma redução da sociabilidade.

A enxurrada diária e contínua de notícias relacionadas ao crime ao qual a população está exposta junto à ineficiência das políticas públicas de combate ao problema alimenta o imaginário do medo na população. Deixemos claro que a mídia formal cumpre seu papel legítimo de informar, ao qual não cabe nenhum tipo de crítica. Muito pelo contrário, faz parte de um dos pilares da democracia. Porém, cabe salientar que em outras circunstâncias o problema do crime é exacerbado de tal forma que se explora o tema da violência de maneira perigosa como forma de atrair o telespectador. Isso potencializa o sentimento de pânico e impotência na sociedade (Pimentel *et al.*, 2017; Lefebvre, 1983).

Mais recentemente, e de forma cada vez mais preocupante, temos a questão da disseminação das notícias falsas, ou *fake news*. Atualmente, o *smartphone* se transformou quase que uma extensão do ser humano, garantindo o acesso da população a um volume de informação até antes inimaginável. Tudo isso disponível a apenas um clique. Se com o avanço tecnológico (entendido aqui como o aumento no uso do *smartphone* e de suas tecnologias relacionadas) e sua ramificação na sociedade as pessoas passaram a ter acesso a conhecimento, por outro lado estão mais sujeitas ao problema das *fake news*, que podem contribuir para alimentar um medo exagerado do crime. Dessa maneira, esse “espaço comunicacional”¹⁰ pode materializar uma sensação irreal de medo na população, criando uma multiplicidade de interpretações da realidade. A crescente imagem, real ou irreal, do crime assusta grande parte da população, o que faz surgir ações preventivas contra a violência. Portanto, o poder do discurso mostra sua força e é a forma mais utilizada como meio de dominação de uma sociedade¹¹.

Assim, coloca-se em destaque o poder da fala, ou do discurso, argumento levantado por Lefebvre (1983) que descreve a palavra como forma de amenizar ou agravar um problema. Vale deixar claro que não estamos afirmando que os casos de crimes sejam fatos irreais, mas reforçamos o problema do discurso usado de forma irresponsável criando visões equivocadas associadas informações sobre insegurança. Esse é um ponto chave para compreendermos como essas informações influenciam o modo que as pessoas usam e vivem no espaço urbano.

O resultado disso é o surgimento de várias informações sobre ações reais e irreais constituídas a partir das experiências de outras pessoas criando uma realidade

¹⁰ Oliva e Salgado (2020) descrevem espaço comunicacional como algo que é produzido pela conectividade informacional que possibilita que um evento qualquer resulte em efeitos sistêmicos quase instantâneos, cujas consequências podem se materializar bem longe de sua fonte.

¹¹ Para Lefebvre (1983), o poder da palavra é utilizado como forma de controle social como forma de dominação de povos. Neste caso em especial a palavra ou discurso é usado por um mercado de mídias sensacionalistas ou *fake news* para atingir o imaginário popular com informações de medo.

imaginativa, de tal forma que as pessoas formam uma percepção de si como alvos atrativos de criminosos (Borges, 2013). A partir disso, há uma soma de comportamentos seguidos na tentativa de evitar uma vitimização, como por exemplo, utilizar certos horários para caminhar em zonas urbanas, evitar determinadas ruas e trechos da cidade e até abandonar zonas consideradas como perigosas ao uso (Lira, 2017; Souza, 2008; Nery, 2016; Brites, 2010; Souza Neto, 2019; Bauman, 2009; Oliva e Salgado, 2020).

Nesse sentido, conviver com a sensação de medo do crime tornou-se algo comum e se banalizaram as ações para preservar a vida diante de uma possível escalada da criminalidade¹². Passou a ser usual o ato de se trancar janelas e portas, evitar carregar objetos de grande valor e encontrar um provável suspeito a cada esquina (Bauman, 2001; Peixoto; Andrade e Moro 2007). Os autores sugerem que as cidades deixam, devido ao medo, de ser um espaço da comunidade e vai se dividindo conforme a condição econômica da população, que tende a se distanciar:

“Os medos contemporâneos, os “medos urbanos” típicos, ao contrário daqueles que outrora levaram à construção de cidades, concentram-se no “inimigo interior”. Esse tipo de medo provoca menos preocupação com a integridade e a fortaleza da cidade como um todo (...) do que com o isolamento e a fortificação do próprio lar dentro da cidade. Os muros construídos outrora em volta da cidade cruzam agora a própria cidade em inúmeras direções.” (Bauman, 2001, p.20)

Informações relativas à ocorrência de crimes e que são disseminadas de maneira equivocada podem criar nas pessoas a ideia de que todos os lugares da cidade são inseguros (Nery, 2016; Feiguin, 1995). O reflexo de como essa situação de temor do crime se espalhou de forma danosa na sociedade é o fato de que algumas patologias clínicas¹³ associadas com o medo de ser vitimado são constantemente encontradas em consultórios de atendimento psicológico em moradores de grandes cidades. Como resultado, o ser humano fica potencialmente sujeito a reclusão em seus “enclaves”, suas “fortalezas”, uma vez que esses são considerados seguros (Garofalo, 1981; Borsdorf, 2002). O medo é visto como sistema de leitura que envolve uma avaliação de risco em diversas situações que leva o indivíduo a desenvolver comportamentos de cautelas extremos (Souza, 2008; Adorno, 1996). Sendo assim, o medo e a sensação de insegurança, real ou irreal, são

¹² Vale ressaltar que existe uma representação social é um senso comum de que a cidade é perigosa e que as pessoas precisam se proteger, mas há muito de irrealidade nisso, mesmo porque, segundo Bauman (2009), a escalada do medo do crime nas cidades pode ser uma sensação não real de algo que gera o pânico na sociedade.

¹³ Segundo Nery (2016), alguns indivíduos abordados em sua pesquisa sobre o medo urbano, tiveram problemas como a síndrome do pânico, fobia de sair de casa, insônia e falta de concentração, devido a fatores psicológicos, no que se refere ao medo do crime.

elementos importantes responsáveis pela transformação e/ou inutilização de zonas da cidade, que de acordo com Souza (2008):

(...) É como se a “geografia do medo”, baseada em um sentimento de insegurança que muitas vezes, pode descolar-se em parte da incidência objetiva dos crimes violentos, se superpusesse à “geografia da violência” mais ou menos “objetiva”. Um medo generalizado, ainda que matizado também ele (de acordo com a classe, a cor da pele, a faixa etária, o sexo e o local de residência), toma conta de corações e mentes, recondicionando hábitos e deslocamentos e lazer, influenciando formas de moradia e habitat e modelando alguns discursos padrão sobre a violência urbana. (Souza, 2008, p.37).

Em suma, o medo do crime cria uma sensação de pânico, às vezes sem causa clara, no qual o indivíduo possui receio em ser uma potencial vítima, sendo essa reação emocional motivada por uma sensação real ou irreal de perigo. As pessoas começam, então, a elaborar estratégias para não perder itens de valor (Lourenço e Lisboa, 1999; Brites, 2010). No que tange a esse último aspecto, vale destacar a existência de táticas curiosas como, por exemplo, utilizar objetos como celular de baixa qualidade (o famoso celular do ladrão) e ainda carregar pequenas quantias de dinheiro. A ideia é que é mais vantajoso para o indivíduo perder objetos de baixo valor monetário. Portanto, os indivíduos se dispõem a portar outros produtos como forma de minimizar as perdas decorrentes dos atos criminosos, funcionando como uma espécie de seguro contra crimes (Souza Neto, 2019; Brites, 2010).

A literatura também destaca que os indivíduos compartilham um mecanismo de defesa, que oscila entre a fuga ou a agressão (Bauman, 2008). Dessa forma, um ponto interessante se refere à autoproteção individual, o que nos remete aos diversos casos de morte por reações de vítimas a um assalto¹⁴. É com base nessas ideias que se pode argumentar que parcela da população urbana, pelo medo de ser vitimada, inicia um processo de negação da cidade. Com essa negação do direito de usar o espaço ocorre uma redução dos laços de cooperação e reciprocidade, elementos que são essenciais para garantia da urbanidade.

Vivemos sob o paradigma “imunológico”, em que a autodefesa vai além dos muros (Cavalcanti e Monteiro, 2017; Wellausen, 2016). Essa imunologia consiste em um sentimento de medo e desconfiança do que é desconhecido. As pessoas passam a desconfiar de todos, mesmo que não exista nenhuma evidência de intenção hostil ou

¹⁴ Lagrange (1996) aprofunda essa afirmação quando argumenta que o indivíduo tem seu comportamento alterado em uma situação de perigo.

perigo claro (Han, 2015). Dessa forma, a desconfiança cria barreiras invisíveis que separam as pessoas pela perspectiva de que um desconhecido pode ser uma ameaça. Bauman (2008) corrobora da seguinte forma com a temática discutida:

“(...) os "outros" (aqui entendidos como estranhos, anônimos, os sem face com que cruzamos diariamente ou que giram em torno das grandes cidades) são fonte de uma ameaça vaga e difusa, em vez de proporcionarem um sentimento de segurança e garantia contra o perigo. Não se espera nenhuma solidariedade deles, bem como vê-los também não a desperta (...) "as cidades que, histórica e conceitualmente, costumavam ser a metonímia da proteção e segurança se transformaram em fonte de ameaça e violência". (Bauman, 2008, p. 66)

Podemos enxergar esse argumento de negação da cidade ao verificar que o modo de vida da população passou por profundas transformações ao longo do tempo (Oliva, 2016). Se antes era possível reunir os familiares e vizinhos na frente de suas residências para simplesmente conversar sobre algo, tal comportamento hoje é raro. A criminalidade e as consequências nefastas associadas como crescimento urbano desordenado impedem que essa troca de conhecimento e o estabelecimento das relações interpessoais ocorram na sociedade contemporânea. Concomitantemente, verificamos uma tendência de surgimento contínuo de condomínios fechados e isolados¹⁵.

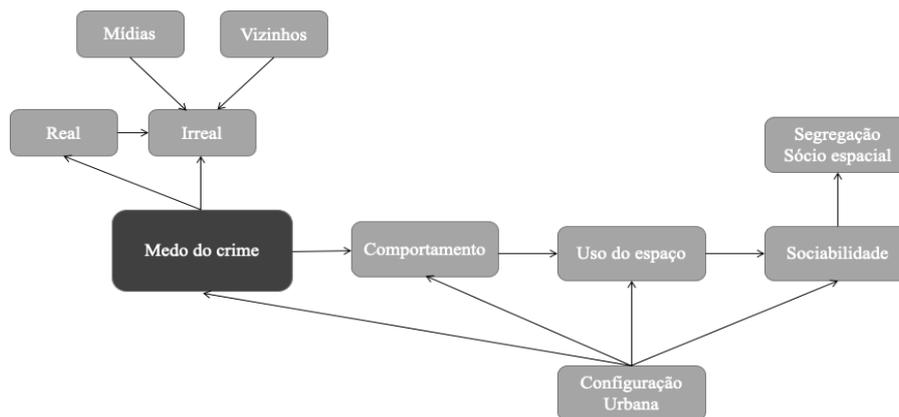
Com a existência de diversos obstáculos, muitos habitantes das grandes cidades hoje cogitam, inclusive, a ideia de sair da cidade (ao menos das maiores) buscando de uma vida mais saudável: constata-se um aumento no desejo de usufruir uma vida mais calma e com menos problemas tipicamente presentes nas grandes centralidades. Aqui vale um comentário provocativo. Dentro do contexto pandêmico que teve início (no Brasil) em março de 2020, e tendo em perspectiva a adoção de medidas sanitárias de combate ao Covid-19, o distanciamento social e a ampliação do regime de trabalho de *home-office* trouxeram como consequência uma nova relação do indivíduo com o lar em que reside. Surgiu uma necessidade por mais espaço, ambientes adequados para realizar as reuniões *on-line* do trabalho, maior desejo de contato com a natureza. Algumas pessoas, ao menos aquelas com capacidade financeira para tal, optaram por trocar de residência, inclusive se dirigindo para áreas menos centrais da cidade ou até mesmo indo em direção a cidades menores. Parece claro que não podemos assegurar se essa tendência irá permanecer quando a pandemia terminar, mas essa dinâmica mostra o quão a população está

¹⁵ Essa questão será retomada de forma mais detalhada em breve.

descontente nas grandes cidades, e, sem sombras de dúvidas, o medo do crime nas metrópoles é um dos fatores que contribuem para aprofundar esse sentimento¹⁶.

O que parece claro a partir dessa discussão é que a crença criada pela população de que a qualquer momento pode ser vitimada modifica a forma de uso da cidade e de sociabilização. Dessa forma, as pessoas afetadas pela “doença” do medo e da desconfiança constituem uma imagem de um potencial criminoso a partir de uma construção de estereótipos relacionados a um elemento ou a um comportamento suspeito. Borges (2011) argumenta que “(...) a sensação de que está desprotegido varia de maneira paralela, mas não coincidente com o risco de vitimização.” Portanto, o discurso do medo origina um efeito adverso na sociedade, que é importante refletir, pois é possível que o medo relacionado ao crime tenha uma importância maior do que as próprias estatísticas em si.

Figura 3: Esquema conceitual sobre o medo do crime



Fonte: Autor. Elaboração própria

Podemos resumir nossa discussão através do esquema analítico acima. A Figura 3 mostra que o medo do crime tem o potencial de modificar o comportamento das pessoas em várias dimensões, inclusive no tocante a forma como se utiliza a cidade. Isso por sua vez tem relação direta com a construção de laços sociais e condições de sociabilidade, que fragilizadas, acabam se refletindo na questão da segregação socioespacial. Todos esses elementos se relacionam com aspectos do ambiente urbano, que atua como um pano de fundo ao longo desse processo, tendo inclusive papel relevante na retroalimentação do

¹⁶ Acreditamos que temos uma extensa avenida de pesquisa em relação a essa questão, mas que foge ao escopo dessa tese. Apenas para citar algumas questões intrigantes: Por exemplo, até que ponto esse comportamento em direção a regiões menos centrais da cidade se deve a adoção do *home-office* ou redução da renda, devido a perda de emprego decorrente da pandemia? Como os efeitos pandêmicos de espalham ao longo da estrutura social e como isso se relaciona com a desigualdade social?

medo do crime, seja ele real ou não. Temos, assim, uma análise do desenho teórico de um ciclo perverso de como o medo do crime se relaciona com a configuração do espaço urbano.

Por fim, esse medo do crime está associado com vários problemas nas grandes cidades que fortalecem ainda mais o problema da violência. Vamos discutir essas questões de forma sistemática nas próximas seções.

1.3 – A militarização dos espaços e a criação de uma nova ordem urbana

Devido à questão da criminalidade, as pessoas, além de modificarem o seu cotidiano, transformam o espaço ao seu redor demarcando-o em zonas “militarizadas”. Essas zonas são áreas marcadas pela presença de cadeados, muros, barreiras que vão em direção oposta aos padrões arquitetônicos dos manuais tradicionais. A partir de uma nova racionalidade urbana, impregnada pelo medo do crime, a população reconstrói o espaço a partir de técnicas construtivas que visam a sua segurança. Entretanto, essas construções possuem características que lembram cidades medievais: o que deveria garantir a segurança só agrava o problema.

Curiosamente, note que a militarização deixa menos vulnerável o que se pretende defender: o uso de equipamentos de segurança aumenta o custo para o agressor realizar o ato delituoso, e por isso, reduz as chances de ocorrência de crime. Mas, por outro lado, reforça a negação do espaço público, prejudica a sociabilidade e impõe desafios para que a sensação de segurança seja cultivada e ampliada para toda a cidade. Qual o verdadeiro custo de construir uma cidade baseada em uma visão “militarizada”? O objetivo desta parte do trabalho é explorar como esses métodos de defesa urbana criam um urbanismo de risco (“anti-arquitetura”) marcado pelo aumento da proteção para quem (ou o que) é protegido, mas que cria outras dificuldades no contexto urbano e social.

Não é difícil enxergar nos bairros das grandes cidades brasileiras edificações, sejam residenciais ou comerciais, com projetos pensados na ideia de defesa de usuários e/ou moradores. Contudo, essas novas formas de defesa podem criar condições para o aumento do crime, pois são baseadas em um modo de produção do espaço que segrega, oprime e afasta. Cavalcanti e Monteiro (2017) iniciam a discussão sobre essa recente forma de defesa do espaço da seguinte forma:

“Além disso, essa autoproteção como medida de prevenção à criminalidade torna-se uma contradição, pois o que se observa é apenas a intensificação da vulnerabilidade no espaço público. Logo, a “arquitetura do medo” não é vista como solução, mas ao contrário, tem ocasionado um problema ainda mais sério, a anomia social ocasionada pela diminuição da sociabilidade face a face, da fricção social e da imprevisibilidade que torna a vida nas cidades uma experiência fascinante.” (Cavalcanti e Monteiro, 2017, p. 137)

É possível perceber na fala das autoras que a “arquitetura do medo” possui um efeito contraditório, uma vez que os efeitos verificados na prática são distintos do que o previsto: ocorre um aumento da vulnerabilidade do espaço ao invés de uma redução do crime. A tentativa de se obter uma segurança diferenciada com a criação de ilhas de proteção, ou como classifica Lourenço (1993), zonas de segurança virtual, aumenta os problemas de sociabilidade.

A militarização dos espaços públicos, consequência do uso massivo da “arquitetura do medo”, está vinculada com uma sensação de paz para aqueles que moram na região, mas temos forte convicção para acreditar que esse efeito não é algo real, nem ao menos duradouro ao longo do tempo. Na nossa visão, fora desses ambientes fortificados, as pessoas (que nele residem) tendem a achar que estão sob risco de vida. Se elas vivem sempre em ambientes protegidos, a confiança se deposita nos sistemas de segurança (geralmente tecnológicos e não-humanos), logo o outro aparece sempre como possível agressor/inimigo. Por outro lado, quem vive em espaços públicos abertos têm a confiança associada com o convívio depositada nos outros membros da sociedade. Note que são situações completamente diferentes.

Os espaços militarizados trazem em seu bojo dificuldades para o aprofundamento da coesão social, algo tão importante para estimular a vitalidade urbana, e aumentar o bem-estar da sociedade, inclusive do ponto de vista do crime. O que parece emergir dessa discussão é que a criminalidade também adquiriu características especiais mais concretas, ou seja, não se trata apenas de um fenômeno que acontece sobre o espaço, mas também transforma o espaço.

Em vista do que foi abordado, e de um ponto de vista mais abrangente, o medo do crime também é explorado por um mercado que vende uma ideia falsa de paz e tranquilidade através de modificações espaciais. Isso pode ser visto de forma empírica em anúncios de imóveis nos portais imobiliários na internet. A Figura 4 abaixo apresenta um caso curioso: um corretor descreveu as características e vantagens de adquirir o imóvel, e colocou como ponto positivo o fato de que “Encontra-se em um condomínio

protegido por muros”. Isso revela o quão o mercado imobiliário se apropria do medo do crime em seu benefício próprio. Condomínio protegido por muros assume um papel positivo na captação de novos clientes, reforçando essa característica como algo atrativo e desejável em um imóvel.

Figura 4: Anúncio de imóvel na região do Butantã



Fonte: Portal Imobiliário ZAP Imóveis¹⁷. Grifo do autor.

Caldeira (2000) faz fortes críticas a essas transformações, que segundo a autora, são as piores formas de se pensar a segurança de áreas urbanas. Um dos argumentos levantados por Caldeira (2000) em seu livro “Cidade de muros” é que “hoje, São Paulo é uma cidade de muros e barreiras físicas que são construídas por todos os lados: ao redor de casas, de condomínios, de parques, das praças, das escolas, dos escritórios...”. Essa arquitetura transmite em uma falsa ideia de segurança e seus elementos podem ser comparados a “fortalezas” que intensificam o desmanche da urbanidade (Predazzine, 2006). Levy (2010) complementa da seguinte forma:

“Nesse sentido, os condomínios fechados não conseguem estabelecer uma verdadeira vida urbana, reproduzem suas formas, mas negam os princípios de uma vida urbana democrática. Isso se traduz, portanto, na redução do espaço público, e no consequente esvaziamento significativo da vida urbana”. (Levy, 2010, p. 278).

De acordo com o raciocínio de Levy (2010), a ânsia pela busca da segurança acaba por gerar um efeito contrário e consolida o problema da fragmentação social. Para Levy (1988), “a cidade é, portanto, uma configuração geográfica frágil”, pois qualquer

¹⁷ Acesso em 22/05/2021. Disponível em: <https://www.zapimoveis.com.br/imovel/venda-studio-1-quarto-com-piscina-butanta-zona-oeste-sao-paulo-sp-24m2-id-2518694602/>

alteração no desenho urbano pode produzir efeitos negativos na sociedade. Por exemplo, projetos de mobilidade urbana podem estar associados, ainda que de modo não intencional, com problemas como poluição sonora, do ar, de fragmentação dos bairros ou de quebra de sociabilidade das áreas anteriores. Assim sendo, as formas como as cidades hoje são pensadas, entre cercas e muros vigiados 24 horas, pode ser uma visão equivocada sobre o que significar estar seguro.

Dessa maneira, podemos conjecturar que a forma mais efetiva de diminuir os crimes é estimular, o que Jacobs (1961) define, a vitalidade urbana, reduzindo a quantidade de zonas isoladas e o crescimento de ambientes hostis. É pertinente, então, mostrar alguns exemplos de áreas urbanas e classificadas como hostis que tem sua condição urbana prejudicada pelo esvaziamento de ruas. A Figura 5 mostra que elementos como muros altos, cercas elétricas, arame farpado, torres de vigilância e grades podem transmitir para a população de fora destes muros a ideia de insegurança, mesmo que o local não tenha elevados índices de crime, provocando um esvaziamento e um baixo índice de pessoas que circulam nas ruas.

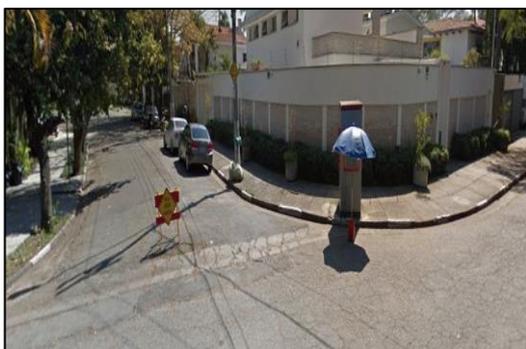
Figura 5: Ambientes hostis



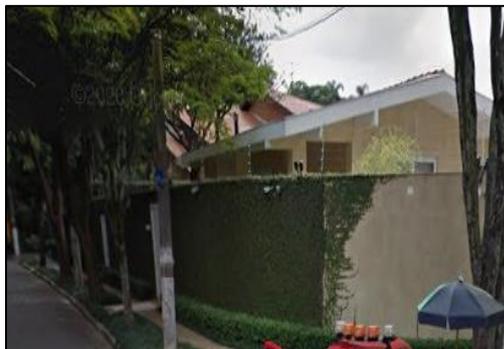
(a) Hostilidade urbana



(b) Muros elevados e calçadas sem uso.



(c) Baixos índices de pessoas nas ruas.



(d) Equipamentos de segurança.

Fonte: Saboya (2017); Google (2021).

Outro ponto que podemos observar nestas imagens é como a elevação de muros prejudica a visibilidade das ruas, tema que será articulado mais à frente. Essas estruturas criam uma falsa sensação de paz para os moradores destes “guetos” seguros (Ywata, 2015). À medida que a cidade fica limitada a áreas confinadas e demarcadas por muros, cercas e guardas particulares que alteram a forma de se usar o espaço, reduz-se a relação da dinâmica do coletivo e criam-se grandes desertos urbanos (Mattos *et al.*, 2013; Lima, 2008; Ramos e Melo, 2022). Grandes áreas urbanas tornam-se ambientes inóspitos e inseguros.

É importante nos posicionarmos sobre um ponto que julgamos relevante nessa análise. Acreditamos que, como citado anteriormente, muros altos, cercas elétricas, arame farpado, torres de vigilância e grades são alguns elementos que contribuem para criar a “arquitetura do medo”. É importante refletir, nesse momento, sobre o uso disseminado de outro elemento importante: as câmeras de vigilância. Nesse sentido, cabe em primeiro lugar considerar que nem todas as medidas associadas com a autoproteção geram o mesmo efeito sobre a sensação de insegurança. Muros e grades parecem, de fato, contribuir para a criação de espaços militarizados e poucos convidativos para o uso público. Entretanto, as câmeras podem estar associadas com o aumento da vigilância no espaço urbano, que como veremos a seguir, é um dos eixos de análise que tem como potencial reduzir os níveis de criminalidade. O canal de transmissão é que com mais vigilância, maior é a chance do criminoso ser identificado e punido, o que reduz seu ímpeto em cometer o delito.

Contudo, não devemos deixar de salientar que o uso desenfreado de sistemas de videomonitoramento não está isento às críticas. A principal é a perda da privacidade. As cidades estão repletas de câmeras, e com distintos objetivos: gestão do trânsito, defesa civil e assistência social, monitoramento das aglomerações, além de ferramenta de combate ao crime¹⁸. Cada vez mais tecnológicas, as câmeras conseguem realizar identificação facial de forma eficiente, o que nos deixa cada vez mais receosos sobre até onde irá chegar esse uso intenso desse “espião urbano”.

Em suma, é importante reconhecer que o uso de sistemas de vigilância também traz efeitos indesejados para a sociedade. Nem tudo realmente possui apenas um lado. Por isso, é relevante refletir sobre as ações contra o crime e compreender seus verdadeiros limites.

¹⁸ O uso de tecnologia, incluindo videomonitoramento, no ambiente urbano é algo que está intrinsecamente relacionado com o conceito de “cidades inteligentes” ou “*smart cities*”. Apesar de esse ser um tema interessante, está além desse estudo.

Para finalizar a discussão dessa seção é importante comentar sobre os modelos de planejamento urbano atual, que são pensados tendo como pano de fundo um viés mercadológico (Vainer *et al.*, 2000). Nosso argumento é que as cidades atuais são planejadas como uma mercadoria, e isso justifica o porquê de o marketing urbano impor-se como a mais importante esfera nas determinações dos processos de planejamento e gestão das cidades. As cidades se encontram cercadas de forças mercadológicas que inviabilizam a construção de relações sociais firmes. As cidades tendem a ser replicadas como um produto encontrado em prateleiras de um supermercado (Kotler, Halder e Rein, 1994), e nesse caso apenas quem tem maior vocalização de suas demandas é que é atendido.

O ideal urbano vendido por esse mercado privado cria na mente dos usuários a representação de que o morador não terá problemas com crimes e que a qualidade de vida destes espaços será inigualável. A real ideia que está escondida é a da higienização social através da construção de empreendimentos que prometem uma falsa urbanidade (Zukin, 2000). Assim, o avanço desse fenômeno é marcado por ações institucionalizadas pelo mercado imobiliário e pela ausência de políticas sociais. Dessa forma, assistimos a uma imposição mercadológica baseada no medo do crime, que está inserida constantemente no subconsciente das pessoas, como pode ser visto no quadrinho de Dahmer (Figura 6).

Figura 6: “Encontro Anual dos Donos do Mundo”



Fonte: <http://www.malvados.com.br/donosdomundo/donodomundo>.

1.4 – Defesa espacial: ideias para criar zonas seguras e a arquitetura em xeque

As ideias utilizadas para analisar o problema de segurança em grandes áreas urbanas são, majoritariamente, baseadas em teorias pensadas em um contexto que envolve cidades americanas ou europeias, dentre as quais se destacam reflexões iniciadas na década de 1950 por nomes como Jacobs (1961), Newman (1996) e Jeffery (1971). Em essência, os argumentos defendidos por esses autores focam no pensamento de que

modificar os espaços urbanos, que está compreendido na arquitetura, paisagismo, urbanismo pode ser um instrumento útil e eficaz como forma de prevenir e/ou diminuir eventos de crime. Dessa maneira, esses estudos vinculam o espaço urbano e suas características como possíveis fatores que podem criar ou inibir as oportunidades de práticas criminosas.

Dentro dessa visão, foram idealizados conceitos e metodologias que hoje fazem parte de legislações urbanísticas de grandes cidades, encaradas como abordagens que seriam eficazes na prevenção de crimes. Assim, é fundamental fazer um breve, porém, aprofundado estudo sobre essas teorias de “defesa espacial”.

As ideias concebidas pelo arquiteto e urbanista Newman (1996) e o criminologista Jeffery (1971) denominadas de *Defensive Space* e *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)*, respectivamente, são conceitos que se complementam em um trabalho único. Esses trabalhos baseiam-se na visão de que modelar o espaço através da arquitetura pode ser uma forma de influenciar a ocorrência de crimes, permitindo ampliar o estoque de ferramentas de combate a esse problema.

Aqui, é importante trazer à tona mais uma vez alguns pontos que balizam os argumentos defendidos ao longo desse estudo. Devemos reconhecer o caráter multidisciplinar do fenômeno da criminalidade. Isso quer dizer que existem múltiplos fatores vinculados com a ocorrência do crime, e que por isso, uma abordagem conjunta com outras áreas do conhecimento é fundamental. Nessa linha de raciocínio, qualquer tipo de ação de combate à criminalidade deve ser pensado de forma integrada, envolvendo, por exemplo, questões relacionadas aos aspectos econômicos, sociais, culturais e do desenho urbano. Esse último elemento é o foco desse estudo, porém não se deve acreditar que apenas políticas direcionadas com a morfologia e arquitetura urbana serão suficientes para superar o problema do crime, algo tão complexo. E isso é algo que deve ser destacado. Nosso argumento aqui, e uma das contribuições do estudo, é discutir a relação entre questões urbanísticas e criminalidade, que aliada com outras políticas pode conduzir a soluções mais eficientes para um tema tão caro a sociedade brasileira. Estamos, então, buscando enriquecer o estoque de ferramentas que governos e a sociedade em si podem utilizar para combater a criminalidade urbana.

Tendo realizado essas considerações, podemos retomar a discussão sobre as ideias de Newman, que argumenta que para fortalecer a segurança de uma área urbana os

projetos urbanísticos¹⁹ devem focar na total integração dos espaços externos com os internos, ou seja, as edificações, residenciais ou comerciais não podem ser construídas sem uma interação com as ruas (Newman, 1996). As ideias defendidas pelo arquiteto convergem com um tema abordado pela jornalista Jacobs (1961) que é a questão da vigilância informal, denominado pela autora de os “**olhos da rua**”, em seu livro “O triste fim das grandes cidades”.

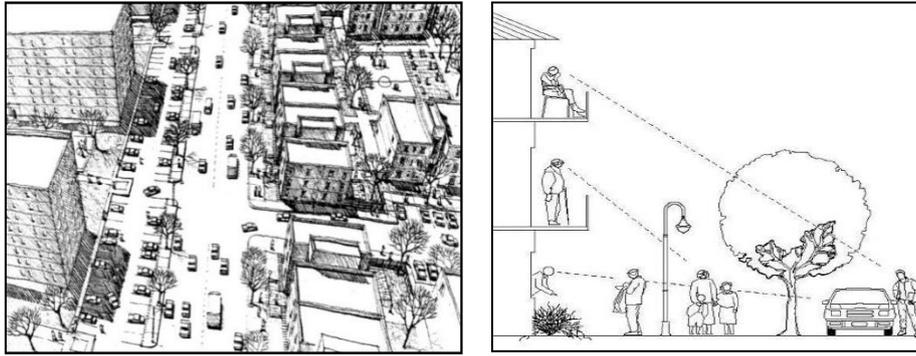
O conceito de olhos das ruas se refere a forma como as pessoas, conscientes ou inconscientemente, observam o espaço público de suas casas, exercendo uma vigilância natural. Essa ideia, segundo a jornalista, pode reduzir a probabilidade de ocorrência dos crimes, pois os criminosos teriam receio em cometer delitos em uma zona vigiada, e conseqüentemente, com altas chances de ser identificado e posteriormente punido. A ideia de Jacobs é que todas as pessoas, sejam moradores ou donos de estabelecimentos, devem compor uma rede de vigilância responsável pela segurança do bairro, garantindo assim a segurança delas próprias e de visitantes.

A diversidade é essencial para a vida urbana e a sua destruição ocasionaria a 'morte' das cidades, uma vez que: (i) aumenta a segurança das ruas, pois a presença permanente de muitas pessoas em um local aumenta a sua vigilância 'comunitária'; (ii) ocasiona a otimização do uso da infraestrutura, pois as diferentes atividades realizadas propiciam o uso 24 horas dessa infraestrutura.

Dessa maneira, para que a vigilância informal seja uma forma funcional de defesa espacial, Newman (1996) afirma que edificações devem ser construídas com o mínimo de afastamento das ruas (Figura 7 (a)) e que nada deve impedir a visão das pessoas para as ruas e calçadas (Figura 7 (b)). Nessa perspectiva, **a permeabilidade** visual é um fator relevante na análise. Defende-se, então, a criação de ambientes abertos, permeáveis e mistos de uso, atentando para a questão das conexões visuais nas edificações, possibilitando a vigilância natural dos espaços.

¹⁹ O autor engloba nos projetos urbanísticos, edificações, paisagismo e o desenho urbano.

Figura 7: Aplicação das visões teóricas de Newman e Jacobs



(a) Redução no afastamento de edificações. (b) Permeabilidade (visão completa das ruas).

Fonte: Newman (1996)

Outro ponto articulado por Newman e Jacobs é a questão da vitalidade urbana, algo que é potencializado através da criação zonas de uso misto. Argumentamos que as cidades não devem ter o uso do solo pensado de forma única, pois assim, tais regiões estariam sujeitas a períodos esporádicos de esvaziamentos em determinados horários. Nesse ponto Jacobs (1961) faz uma forte crítica ao zoneamento pensado a partir de uma racionalidade modernista, que promove um caótico modo de produção do espaço e que está associado com um urbanismo marcado pela pouca vitalidade²⁰ e grandes vazios urbanos.

A diversidade urbana defendida por Jacobs, através do uso múltiplo de edificações, pode garantir melhores condições para a vida nas cidades através, por exemplo, da redução dos índices de crime. Quanto maior o volume de pessoas nas ruas, maior será o efeito “olhos da rua”, maior será a chance de o delinquente ser capturado e, portanto, menor será o nível de criminalidade. A lógica defendida aqui é simples: a intensa circulação humana nas ruas e calçadas garantiria uma melhor vitalidade²¹ da urbe, que é o um dos princípios para garantir segurança e a saúde das cidades (Jacobs, 1961; Newman, 1996).

Outro argumento de grande repercussão nesta discussão é a questão do **sentimento de pertencimento** do território. Os moradores devem possuir uma relação de afetuosidade com espaço que vivem, conferindo ao indivíduo à responsabilidade de

²⁰ A autora defende que os espaços urbanos devem ser constituídos por construções de uso misto para que o uso das ruas seja constante. Um bom exemplo de zona urbana de uso único é a Avenida Berrini localizada na cidade de São Paulo. Esta região tem a característica de um zoneamento ímpar por ocupar uma grande área de terras com grandes prédios de uso essencialmente comercial.

²¹ Jacobs (1961) reforça da seguinte maneira sua afirmação sobre vitalidade urbana: “Os distritos urbanos serão lugares social e economicamente convenientes para que a diversidade surja por si só e atinja seu potencial máximo, caso os distritos possuam boas combinações de usos principais, ruas frequentes, densa mistura de idades das construções e alta concentração de pessoas.”

defender seu território, e garantindo o compromisso de manter os espaços que eles vivem em ordem e segurança (Newman, 1996; Jacobs, 1961).

Dessa forma, cria-se a ideia de entrega da responsabilidade a população pelos cuidados com seus bairros para garantir melhores condições de qualidade de vida e de segurança. Porém, isso pode ser uma navalha de dois gumes: deixar unicamente nas mãos da população a responsabilidade como a manutenção urbana e a segurança pode ser algo problemático, pois o aumento de zonas fechadas e fragmentadas poderia ser ampliado elevando a insegurança dos espaços urbanos (Blakely e Snyder, 1997; Sposito, 2005).

Outro trabalho que serviu de inspiração para a concepção de princípios e normas de segurança urbana foi desenvolvido pelo criminalista norte americano Jeffery (1971). Suas teorias fazem parte do intitulado *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)* e os princípios contidos neste trabalho estão incorporados às leis que regem o que seria o “plano diretor” de grandes cidades norte americanas. Alguns fundamentos deste estudo são análogos aos de Newman (1996), enquanto outros não. Jeffery (1971), ao se referir ao espaço urbano defende que a arquitetura, desenho urbano e paisagismo, devem ser pensados para dificultar a ação de criminoso. Assim, o autor explora a já discutida ideia defendida por Newman (1996) de influenciar a segurança através de modificações espaciais.

Por outro lado, as propostas no CPTED mostram que o autor defende a criação de áreas fechadas: seriam grandes zonas residenciais cercadas por equipamentos que dificultam a passagem de visitantes ou não moradores. Dessa forma, quem vive nestas regiões são os detentores ou donos do uso. Os protocolos²² contidos no trabalho de Jeffery (1996) tem como efeito o estímulo à criação de zonas privadas. A primeira regra contida no CPTED defende que todos os acessos, ruas, portarias, recepções devem ser vigiados por equipamentos e por pessoas qualificadas como forma de dificultar a ação de criminosos contra um “MORADOR”. Outro ponto de destaque é que para tornar uma zona segura deve-se aumentar o controle dos acessos, limitando a entrada de qualquer pessoa que não faça parte daquele ambiente. Em outras palavras, Jeffery (1996) sugere que se deve criar uma organização adequada de entradas, saídas, com a instalação cercas, luzes e até limitar o acesso de pessoas desconhecidas, não residentes, para assim controlar o fluxo de pessoas em uma área.

²² Segundo Jeffery (1971) para se manter a paz e a segurança de uma área urbana deve-se realizar um controle intenso dos espaços, reforçando o domínio do território mostrando aos forasteiros que eles não são bem-vindos, além de manter uma constante manutenção dos espaços.

O criminalista afirma que o território deve ser um ambiente criado de forma a deixar claro para os não moradores a quem pertence a aquela área o que, segundo ele, criaria um senso de propriedade nesses ambientes e passaria a sensação, aos classificados pelo autor como “estrangeiros ou invasores”, de não pertencimento aquele local. Por último, Jeffery (1996) discorre que é essencial que exista uma série de cuidados com as ruas e edificações. Ou seja, a manutenção tem como efeito a prevenção da depredação e desordem.

Deve-se salientar que a ideia de Jeffery (1971) de criação zonas de uso exclusivo é bastante questionável e vai em direção oposta da visão defendida por Jacobs (1961) e Newman (1966), que advogam espaços urbanos mais permeáveis. A literatura também contesta fortemente as iniciativas de proteção urbanas utilizadas por algumas administrações governamentais. Esses planos se tornam falhos devido à forma que eles são aplicados: apenas “copiar e colar” o conteúdo destes manuais não funciona, pois foram pensados para outras realidades. Estas normas devem ser avaliadas para entender como elas funcionariam em um novo contexto urbano e social (Town e O’Toole, 2005; Taylor *et al.*, 1984; Taylor e Hallel, 1996; Maricato, 1999).

Dessa maneira, é possível pensar em uma série de variáveis para refletir sobre resultados relevantes na redução do crime em zonas urbanas, utilizando, para isso, projetos já realizados e que usaram as teorias do “espaço defensivo”. A ideia é compreender os acertos e equívocos das técnicas utilizadas e realizar uma adaptação na tentativa de corrigir o que não foi funcional. Essas normas foram criadas em diferentes contextos históricos, sociais e econômicos, de tal forma que utilizar esses “manuais de segurança” sem estudar a área de interesse pode dificultar a criação de uma urbanidade saudável e próspera. (Cavalcanti e Monteiro, 2017; Cavalcanti, 2017; Ferraz, 2017).

Outro ponto que merece nossa atenção se refere a apropriação do espaço pela população. Defendemos que sejam criadas parcerias entre a população e o Estado, evitando deixar totalmente as responsabilidades nas mãos dos moradores. A manutenção e apropriação dos espaços urbanos é uma via de mão dupla entre os governos e a sociedade. Com base nisso, Town e O’Toole (2005) defendem, entretanto, que as ideias presentes Jeffery (1971) não devem ser descartadas e sim utilizadas de forma coerente, ou seja, aplicadas em uma estrutura urbana, pensando antes de tudo em seu contexto. Fica claro, assim, que as teorias de defesa espacial devem ser revisitadas, no caso de serem aplicadas a uma realidade específica.

Diretamente vinculada com essa ideia de “olhos da rua” defendida por Jacobs (1961) e com a concepção de que o espaço urbano importa temos, ainda, a Teoria das Janelas Quebradas ou “Broken Window”, defendida por Wilson e Kelling (1982). Essa teoria procura mostrar como a desordem urbana pode contribuir com o aumento da criminalidade.

Os autores admitem que regiões com características de abandono, ou seja, áreas com um elevado número de casas fechadas e sem manutenção ou espaços com altos índices de degradação funcionam como uma espécie de estimulante para atrair criminosos. A teoria das janelas quebradas destaca a importância que fatores como de **desordem social e deterioração física** exercem no aumento da sensação de medo dos moradores locais e, conseqüentemente, no aumento dos crimes, como atos de vandalismo e delinquência juvenil. A deterioração física pode contribuir para a ocorrência do crime, de tal forma que locais mal iluminados, com edifícios abandonados, pichações, lixo pelas ruas ou falta de pavimentação potencializam as chances de ocorrência do evento criminoso.

Dito de outra forma, quando uma região tem limitado cuidado com a manutenção aumentam as chances que atos criminosos aconteçam. De modo geral, podemos destacar a importância de fatores como a deterioração física de edificações no aumento da sensação insegurança e a desconfiança dos moradores. Isso leva ao aumento da desertificação destas áreas devido ao medo das pessoas.

Para explorar esse efeito (ao menos a questão da degradação), um episódio chamou a atenção no bairro do Butantã, onde um carro foi abandonado na rua Santa Rosa Junior (ver Figura 8). Observamos por algumas semanas os acontecimentos e isso trouxe algumas informações intrigantes sobre a ideia defendida na Teoria das Janelas Quebradas.

Na primeira semana 1, o carro passou um período de 7 dias abandonado em frente a portaria de um condomínio. Apesar disso, as ruas permaneciam limpas e organizadas. Na semana 2 já era possível encontrar lixo pela rua, contudo não foi feita nenhuma reunião ou contato com algum órgão público para resolução do caso. Já na terceira semana, o veículo foi permaneceu abandonado no muro dos fundos de outro condomínio. Poucos pedestres passaram a caminhar na calçada ao lado do veículo: das 8 às 17h tínhamos pessoas utilizando o acesso, enquanto a partir das 18h observamos uma redução nesse uso e as pessoas evitavam passar nesta região.

Na quarta semana, verificamos a total depredação do carro: foram retirados do automóvel os pneus, bancos e algumas peças. Ao questionar alguns funcionários do

condomínio da região, em especial os que permaneciam na portaria no horário noturno, obtivemos o seguinte relato: “Quando alguém caminha com o cachorro ou criança evita passar ao lado desse carro aí...eu já vi pessoas que preferem atravessar a rua, principalmente mulher e senhoras de idade.” Isso deixa claro como a desconfiança e altera a maneira como as pessoas usam o espaço, que elas instintivamente consideram inseguro.

Figura 8: Visão da Teoria das Janelas Quebradas



(a) Primeira semana: A calçada se encontrava limpa sem acúmulo de lixo.



(b) Segunda semana: Nesta semana já é possível observar alguns sacos de lixo na calçada.



(c) Terceira semana: A calçada se encontra sem limpeza



(d) Quarta semana: A porta do carro foi arrombada alguns acessórios, como bancos e peças, retirados e o acúmulo de lixo cresceu nas calçadas.

Fonte: Autor. Elaboração própria.

Outro ponto a ser destacado nesta experiência foi a individualidade dos moradores deste bairro. A atitude de não se comunicar para resolver uma situação que causava desconforto. Delegar, de certa maneira, a responsabilidade para o condomínio vizinho confirma o nosso argumento de que o aumento do sentimento de individualidade cresce nos centros urbanos e estão diretamente associadas com as arquiteturas de autodefesa (Brites, 2010; Adorno, 1996; Wilson e Kelling, 1982; Jacobs, 1961).

Assim, os padrões construtivos focados na autoproteção, além de não resolver o problema do crime, aumentam ainda mais a falta de conexão entre as pessoas reduzindo a necessidade de estar próximo e de se resolver problemas. Essas mudanças no padrão construtivo e na maneira que a sociedade busca resolver os problemas, sejam eles individuais ou coletivos, aumentam de forma significativa a desestruturação de relações interpessoal e relações sociais a partir da criação de uma versão particular de espaço (Caldeira, 2000; Assis, 2010).

1.5 – Teorias criminológicas ambientais

Esse subtópico tem o objetivo de construir um pano de fundo robusto sobre a relação entre crime e espaço urbano, utilizando teorias e argumentos provenientes da criminologia ambiental. Nosso intuito, ao explorar essa linha de raciocínio, é construir mais um pilar teórico, além dos já discutidos previamente, que ofereça suporte para o argumento de que existe uma relação entre criminalidade e espaço urbano. Nesse caso, a particularidade dos estudos da criminologia ambiental consiste no fato de são constituídos a partir de teorias criadas a partir do interesse de estudar e analisar os eventos de crimes em si e nas circunstâncias que eles ocorreram. Note que, sob essa perspectiva, estudar os padrões do crime ganha destaque. E é aqui que o papel desempenhado pelo ambiente urbano ganha relevância (Wortley e Mazerolle, 2011). A criminologia ambiental buscar relacionar os componentes do ambiente urbano com a decisão do criminoso de cometer um crime, partindo da hipótese de que o agressor antes de cometer qualquer delito, analisa das características locais com a intenção de obter o “lucro” ou “sucesso”, com menor chance de ser punido.

As abordagens realizadas nestes estudos diferem das teorias tradicionais que focavam nas origens dos crimes sem observar o espaço como influenciador direto nestas ações (Cornish e Clarke, 2011). Assim, as visões tradicionais podem deixar uma série de

perguntas soltas no ar, quando comparada com a essa nova forma de análise, e por isso justifica-se considerar tal vertente de análise nessa tese. Nosso intuito é buscar abordar o problema da criminalidade e sua relação com o espaço urbano de forma ampla e completa.

O foco dos estudos das teorias da criminologia ambiental busca respostas que vão além do simples entendimento do crime, de um ponto de vista único, pois os estudiosos desta problemática realizam questionamentos mais profundos, procurando observar diversas questões. Dessa forma, a criminologia ambiental busca respostas a partir de análises sobre local dos crimes, dos horários de ocorrência dos delitos, quem eram os criminosos, qual tipo de crime foi realizado, quais as motivações para tal ação e como foi executada a ação criminosa (Wortley e Mazerolle, 2011).

De acordo com Soares (2017), as características do ambiente físico como uso da terra ou o *design* das construções, influenciam na possibilidade de ocorrência do crime uma vez que afetam como as pessoas apropriam e percebem o espaço. Dessa forma, o criminoso pode se beneficiar de características físicas do local para cometer um crime. Portanto, a compreensão do local onde o crime ocorre, sua localização e sua configuração espacial, pode ser um instrumento poderoso para ser usados na prevenção do crime.

A localização geográfica dos fatos delituosos, avaliadas segundo as condições ambientais do local, podem ilustrar alguns padrões geográficos do crime. Mesmo que não forneçam um material suficiente para explicar a ocorrência do crime, podem oferecer caminhos para diagnósticos e análises sobre os padrões da geografia do crime (Rabelo, 2010). Com base nessa visão, a prevenção de crimes estaria relacionada com três premissas básicas. A primeira é entender o meio como um condicionante do comportamento do criminoso. A segunda é admitir a distribuição não aleatória do crime no espaço urbano. Por fim, a terceira é compreender a importância das relações entre elementos que condicionam as ações do criminoso e as possíveis medidas de combate ao crime que podem ser implementadas (Wortley e Mazerolle, 2011). Nesse sentido, emerge o papel do ambiente urbano como um condicionante importante para compreender a ação criminosa.

Dessa discussão, chega-se a uma abordagem analítica diferenciada que defende que para entender de forma mais integrada o crime deve-se, antes de tudo, observar diversos elementos como o i) criminoso; ii) a vítima; iii) a lei; iv) o espaço e o tempo (Cavalcanti, 2017). Ao considerar tal perspectiva, a compreensão sobre o fenômeno da criminalidade ganha uma profundidade e maior amplitude. De acordo com Cavalcanti (2017):

“A junção desses quatro elementos ampliou a forma de compreensão do problema e a interdependência entre eles, uma vez que não existiria um crime sem uma lei que o definisse como transgressão, não seria possível concebê-lo sem haver pelo menos um criminoso perpetuador, uma vítima e um meio que promovesse as condições necessárias para o mesmo ocorrer numa unidade de espaço/tempo.” (Cavalcanti, 2017, p.25)

Dessa forma, vamos fazer uma análise das teorias que sustentam essa visão de análise da criminalidade, com o intuito de construir uma base sólida para justificar os resultados das avaliações realizadas ao longo desta tese.

1.5.1 – Teoria da escolha racional

A teoria da escolha racional desenvolvida por Cornish e Clarke (2011) está relacionada com os efeitos do ambiente urbano e as condições que ele fornece ao criminoso para que, no final, o crime ocorra. Partimos da mesma ideia levantada anteriormente: o meio urbano é relevante para que um criminoso cometa ou não uma ação delituosa. Aqui, o criminoso é o responsável pelo crime que ele comete, ou seja, a decisão de cometer um crime é pessoal e o infrator decide qual ato delituoso ele irá se “especializar”²³ (Cornish e Clarke, 2011). Assim, o infrator é responsável por suas escolhas, que são diretamente influenciadas pelo espaço que interfere na ação delituosa. Ou seja, o criminoso comete o ato delituoso de acordo com a sua percepção sobre os riscos de ser punido e levando em consideração as perspectivas de “sucesso” de sua ação. Os ofensores usam informações sobre o ambiente ao seu redor para tomar sua decisão de realizar ou não o crime, comparando custos e benefícios.

É importante nesse momento destacar uma relevante hipótese que permeia essa visão: o criminoso não é tolo. Ele age de forma racional ao tomar suas decisões baseadas nas chances de se obter sucesso sem ser punido (Felson e Boba, 2010). O delinquente, antes de qualquer ato, estuda bem o local, avalia as oportunidades e limitações que o espaço urbano pode oferecer. Com esse argumento, fica claro que o criminoso não é uma pessoa descuidada. Muito pelo contrário, são inteligentes e espertos. A atividade criminosa possui riscos que o infrator considera em sua decisão: onde realizar o delito, como fugir sem ser identificado, como escapar sem ser pego e depois como esconder ou vender a mercadoria roubada. Tudo isso é considerado pelo agressor.

²³ Para Cornish e Clarke (2011), um criminoso se especializa em um tipo de crime, mas isso não quer dizer que ele permaneça em uma única ação criminosa, um bom exemplo disso é uma ação de furto pode em alguns casos mudar para uma ação de roubo.

O ambiente urbano é um fator chave para ocorrência de um crime, uma vez que esse é um dos elementos que condicionam a ocorrência de um delito (Felson e Boba, 2010). Essa teoria, que considera o comportamento criminoso, em alguma medida, racional fornece elementos adicionais para compreender como o delinquente pensa e age, facilitando, assim, o entendimento sobre crime e, colocando em destaque, espaço urbano (Cornish e Clark, 2011). De acordo com Eck e Weisburd (1995):

“A perspectiva da escolha racional considera que os crimes são atos intencionais e deliberados, cometidos com a intenção de beneficiar o ofensor. Os benefícios de ofender incluem satisfazer os motivos humanos usuais, como desejos de gratificação sexual, excitação, autonomia, admiração, vingança, controle, redução, de tensão, bens materiais e assim por diante. O dinheiro, é claro, pode comprar muitas dessas satisfações – sexo, drogas, liberdade do controle dos outros – então se torna um objetivo conveniente e importante de ofender por si só”. (Cornish e Clarke, 2011, p.25)²⁴.

Assim, a teoria da escolha racional destaca que o ambiente tem forte influência nas ocorrências e na escolha de crimes pelos criminosos. É, dessa forma, mais uma ferramenta poderosa na análise da relação entre crime e espaço urbano.

1.5.2 – Teoria da atividade de rotina

Essa teoria argumenta que o ambiente urbano e do dia a dia do criminoso são importantes para determinar suas ações. A hipótese aqui é que o criminoso irá praticar seus atos delituosos em um ambiente já é conhecido por ele. É menos provável que ele cometa crimes em regiões que não tem familiaridade, não conhece rotas de fugas e nem conhece suas particularidades. Portanto, o crime irá ocorrer, com maior chance, em alguma área que esteja incluída dentro da rotina do delinquente (Cohen e Felson, 1979).

Mais do que isso, essa teoria argumenta que uma ação criminosa só acontece caso ocorra a interação entre um criminoso motivado, um alvo e a ausência de guardiões capazes²⁵ de intervir. A motivação do agressor em cometer o ato delituoso está diretamente atrelada com a falta de vigilância de uma área, com a circulação de possíveis vítimas, e com a perspectiva de obter ganhos com sua ação criminosa. Portanto, para que

²⁴ Tradução nossa: “The rational choice perspective takes the view that crimes are purposive and deliberate acts, committed with the intention of benefiting the offender. The benefits of offending include satisfying the usual human motives, such as desires for sexual gratification, excitement, autonomy, admiration, revenge, control, reduction, of tension, material goods and so on. Money, of course, can buy many of these satisfactions - sex, drugs, freedom from control by others - so it becomes a convenient and important goal of offending in its own right.” (Cornish e Clarke, 2011).

²⁵ Cohen e Felson (1979) classificam como guardião capaz não se refere somente a polícia, mas também a presença de pessoas nas ruas, porteiros, guardas particulares, câmeras de vigilância, segurança privada.

aconteça uma ação delituosa o ambiente precisa fornecer oportunidades e condições para o criminoso cometa a infração. A Figura 9 mostra o resumo esquemático dessa análise.

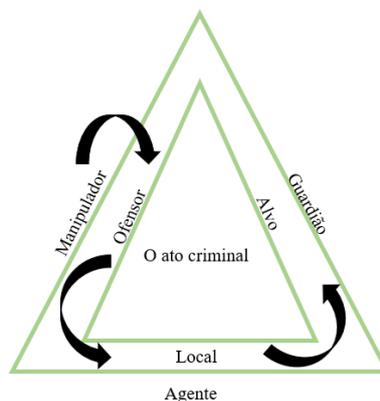
Figura 9: Oportunidade do crime e Teoria da Atividade de Rotina



Fonte: Wilcox *et al.* (2003)

Um crime pode ocorrer repetidas vezes no mesmo local ou possuir um padrão de alternância, desde que as condições descritas acima sejam atendidas (Cohen e Felson, 1979). Antes de cometer qualquer ato, o criminoso avalia as condições que o ambiente oferece para que as chances de sucesso sejam as maiores possíveis e os riscos associados ao delito sejam os menores. Através destes aspectos Felson e Boba (2010) criam uma imagem que auxilia na visualização do ato criminal (Figura 12).

Figura 10: Teoria da Atividade de Rotina



Fonte: Adaptado de Felson e Boba (2010). Elaboração própria.

Com base na Figura 10 acima, fica claro que o criminoso, além de observar a presença de componentes ambientais que podem inibir ou ajudar na ação, também considera os seus padrões diários e as possíveis vítimas a procura de condições favoráveis as suas ações. A teoria da atividade de rotina tem como hipótese analisar o

comportamento do criminoso diante da presença das oportunidades oferecidas pelo ambiente. Podemos analisar a teoria da atividade de rotina também do ponto de vista individual: devido a sua própria rotina, pessoas que passam muito tempo fora de casa ou saem muito à noite, podem estar mais expostas a infratores.

1.5.3 – Teoria do padrão criminal

A teoria do padrão criminal é uma das mais importantes no desenvolvimento da compreensão sobre o crime. Brantingham e Brantingham (2011) são os responsáveis por desenvolver este estudo que combina o uso das teorias da escolha racional e da atividade rotineira para entender a problemática do crime. Essa teoria sugere que os criminosos tendem a agir dentro de um espaço que ele já possua conhecimento prévio. A hipótese principal dessa teoria é que o crime não está distribuído de forma aleatória no espaço (Brantingham e Brantingham, 2011). O crime se encontra concentrado em locais que oferecem condições favoráveis para que o ofensor obtenha “sucesso” em suas ações. O espaço não é só o local onde o crime acontece, mas também condiciona a própria ocorrência do delito, visto que, as características e interações contidas no espaço estão associadas diretamente com os objetivos do criminoso (Eck e Weisburd, 1995).

O crime se liga no espaço dentro de um contexto criado pelo *design* urbano, arquitetônico e pela dinâmica das cidades, através, por exemplo, da existência de períodos do dia em que temos movimentação e ocupação de pessoas em contraponto a outros em que vigora o esvaziamento urbano (Brantingham e Brantingham, 2011). Ao considerar crimes contra o patrimônio, é plausível supor que os criminosos busquem por horários de grande circulação de pessoas, oferecendo assim, oportunidades. Assim, Brantingham e Brantingham (2011) defendem que:

“Os cenários urbanos que criam crime e medo são construções humanas, produto dos ambientes que construímos para atender às exigências da vida cotidiana: casas e bairros residenciais; lojas e escritórios; fábricas e armazéns; construções do governo; parques e locais recreativos; estádios e teatros esportivos; sistemas de transporte, pontos de ônibus, rodovias e estacionamentos. A maneira como montamos esses grandes blocos de construção de atividades rotineiras no pano de fundo urbano pode ter um impacto enorme em nossos níveis de medo e nas quantidades, tipos e tempo dos crimes que sofremos”. (Brantingham e Brantingham, 1995, p.26)²⁶.

²⁶ Tradução nossa: “The urban settings that create crime and fear are human constructions, by product of the environments we build to support the requirements of everyday life: homes and residential neighborhoods; shops and offices; factories and warehouses; government buildings; parks and recreational sites; sports stadia and theaters; transport systems, bus stops, roadways and parking

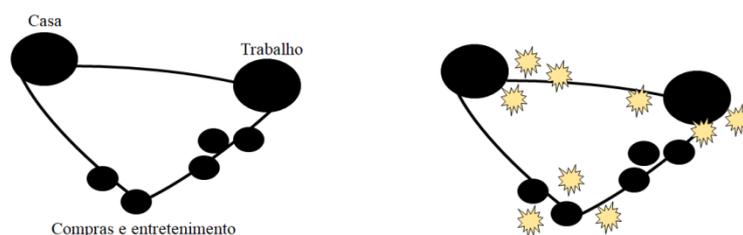
Adicionalmente, Brantingham e Brantingham (2011) afirmam que o espaço é um condicionante na atração ou geração de crimes, e aqui temos uma discussão interessante. O argumento é que o ambiente urbano influencia as ações dos criminosos (algo já extensamente debatido) podendo criar áreas que geram ou que atraem crimes. Segundo os autores, nos locais que geram os indivíduos (criminosos) não têm a intenção de cometer o ato criminoso, mas por encontrar no espaço características e situações específicas para cometer um ato ilícito, elas se tornam regiões propícias para que eventos desviantes aconteçam. Assim, embora o indivíduo não tenha ido para a região com intuito de cometer o crime, o espaço oferece condições para que o delito ocorra. Podem ser considerados lugares de geradores de crime: os shoppings, zonas varejistas, atividades de entretenimento e lazer como, shows, comícios e outros eventos, os grandes projetos populares habitacionais, os estádios desportivos, parques.

Por outro lado, locais que atraem o crime são áreas em que claramente o criminoso vai com intenção de cometer o ato criminoso, pois tal espaço dá a ele condições e oportunidades para cometer o ato ilícito. Essas áreas criam oportunidades e condições perfeitas para que o criminoso motivado cometa o ato delituoso (Brantingham e Brantingham, 2011). Exemplos de locais que atraem o crime são as zonas de mercados de drogas, os grandes estacionamentos, áreas comerciais e industriais que oferecem pouca vigilância formal e informal. Nesse sentido, indivíduos com intenção de cometer crimes sentem-se atraídos para esses locais. Portanto, essas regiões podem ser classificadas como áreas de grande risco.

Destaca-se ainda que algumas regiões podem ser mistas, ou seja, podem tanto atrair como gerar o crime. Brantingham e Brantingham (2011) criam um modelo hipotético para esmiuçar o que eles falam em termos dos padrões de mobilidade de alvos e criminosos dentro de um cenário urbano (Figura 11). Vale salientar que os padrões de mobilidade podem variar de acordo com o tipo de crime e o local onde o ato delituoso acontece. Por exemplo, crimes de homicídios, provavelmente, possuem um padrão espacial distinto dos crimes patrimoniais, como roubos e furtos.

garages. The ways in which we assemble these large building blocks of routine activity into the urban backcloth can have enormous impact on our fear levels and on the quantities, types and timing of the crimes we suffer.” (Brantingham e Brantingham, 1995).

Figura 11: Modelo dos padrões criminais



Fonte: Brantingham e Brantingham (2011)

Considerando a Figura 11 acima, notamos que os crimes acontecem quando existe o encontro do criminoso com a vítima num determinado espaço e tempo e próximo às atividades rotineiras praticadas pelas pessoas e pelos criminosos. Essa teoria oferece a possibilidade de compreender como o crime se distribui no espaço a partir de análises do uso do solo²⁷. Dessa forma, Brantingham e Brantingham (1995) afirmam que grande número de pessoas e a função do espaço urbano são fatores importantes para entender os padrões criminais.

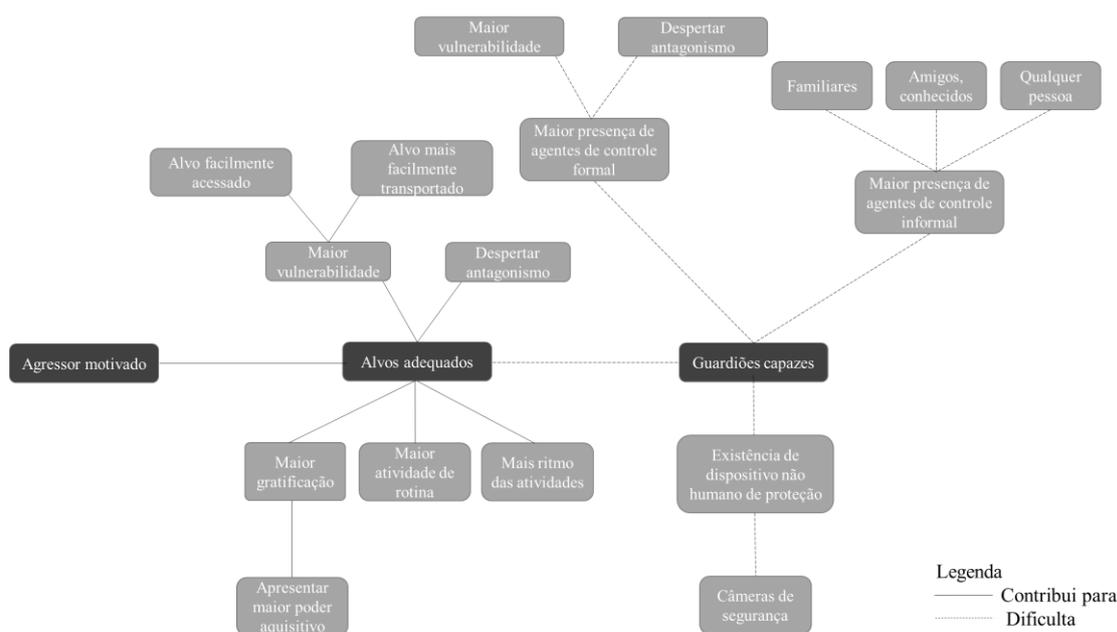
Dessa discussão, temos que as melhores estratégias de redução do crime consistem em compreender os diversos fatores que influenciam os eventos de delito no espaço e entender a maneira de agir do criminoso (Grubestic e Mack, 2008). Nesse sentido, argumentamos que antes de se pensar em qualquer tipo de plano “anticrime”, primeiro deve-se interpretar o conjunto de características do espaço e como elas podem influenciar os delitos.

1.6 – A construção de uma visão integrada da relação entre a configuração do espaço urbano e crime

Tendo em perspectiva a discussão teórica realizada nas seções acima, propomos aqui construir uma visão integrada relacionando a questão da configuração urbana e crime. Antes, porém, é relevante trazer uma abordagem para elucidar e consolidar os elementos que estão por trás da ocorrência do crime, tendo como pano de fundo a criminologia ambiental. A partir da Figura 12 abaixo é possível perceber que para que o crime ocorra são necessários três fatores essenciais: agressor motivado, alvos adequados e guardiões capazes. Vamos analisar cada um deles.

²⁷ Os autores avaliaram em seus trabalhos a relação entre zonas que atraem e geram o crime através dos diferentes tipos de uso do solo. Brantingham e Brantingham (1995) revelam que os resultados de suas pesquisas mostram que as maiores taxas de crimes ocorrem em áreas com grande concentração de pessoas.

Figura 12: Esquema da ocorrência do crime



Fonte: Adaptado de Soares (2017). Elaboração própria.

No que se refere ao **agressor motivado**, é possível identificar diversas explicações para que uma pessoa cometa um crime. Alguns podem argumentar que toda pessoa é passível de realizar um delito, enquanto para outros a motivação para praticar um crime está relacionada com um contexto maior, influenciado, por exemplo, por questões como desigualdade social ou falta de vínculos sociais. Ao longo dessa tese deixamos claro que não existe uma relação direta entre crime e pobreza, mas enfatizamos que aspectos como desigualdade de oportunidades, falta de coesão com a família e com a comunidade, ou desemprego podem corroer as perspectivas de um futuro promissor, tornando-as propensa a cometerem crimes. Existe, entretanto, outros motivos que fazem as pessoas praticarem delitos: benefício financeiro, sexual, poder, vingança, preconceito entre outros²⁸. Em geral, o agressor é motivado pela busca de satisfazer a seus desejos, sejam eles bens materiais ou não. A prática do crime oferece uma oportunidade mais rápida de obter esses desejos.

No que diz respeito a **alvos adequados**, partimos da hipótese de que pessoas e objetos possuem características que os tornam mais ou menos atraentes. Três elementos principais contribuem para tornar o alvo atraente: i) maior gratificação; ii) maior atividade de rotina; iii) maior vulnerabilidade. A gratificação está relacionada com a capacidade

²⁸ Questões como desequilíbrio psicológico ou predisposição genética chegaram a ser abordados na literatura, mas suas análises fornecem explicações limitadas para entender o problema do crime.

que do alvo em proporcionar “lucros” para o agressor. Quanto maior o valor material do bem a ser roubado, maior é a gratificação²⁹.

A ideia de maior atividade de rotina é que os hábitos e a prática de determinadas atividades podem tornar o alvo mais exposto ao crime. De acordo com a teoria da atividade de rotina, os hábitos individuais podem influenciar no risco de vitimização, uma vez que é um fator relevante na criação de condições necessárias para que um crime ocorra. Por exemplo, pessoas que passam mais tempo fora de casa, costumam frequentar bares ou transporte público de forma regular estão mais expostas às ações dos agressores, e, portanto, são mais propensas a serem vítimas. Deve ficar claro que não estamos defendendo que as pessoas fiquem enclausuradas em uma espécie de eterno isolamento social: estamos apenas pontuando que, segundo a teoria em debate, a atividade de rotina pode ter influência nas chances de ocorrência do crime.

No que tange a vulnerabilidade, dois aspectos são relevantes: o fato de o alvo ser facilmente acessado e de ser transportado. Esse ponto é mais facilmente compreendido através de um exemplo: caminhar nas ruas com o celular a mostra no bolso de torna o alvo (celular) fácil de ser acessado e transportado. Por outro lado, caso você esteja com o celular dentro da bolsa é mais difícil para o infrator ter acesso ao celular. De forma similar, é muito mais fácil roubar um celular (é fácil de ser transportado) do que um computador de mesa instalado em uma *lan-house* (não será trivial sair do local com o computador sem ser percebido).

Por fim, temos a questão dos guardiões capazes. É possível encarar a figura do guardião como uma pessoa ou objeto que confere controle social e proteção sobre o alvo. Existem dois tipos principais de guardiões: humanos e não-humanos. Em relação aos guardiões humanos, ressaltamos que quanto maior a presença de controles formais ou informais, menor tende a ocorrência do crime. Entendemos como controles formais aqueles fornecidos pela polícia³⁰ ou seguranças contratados. Por outro lado, os controles informais podem ser entendidos como o grau em que o alvo é observado e vigiado por famílias, amigos, conhecidos ou mesmo qualquer pessoa. Por fim, em relação a dispositivos de proteção não-humanos destacamos a questão da utilização dos sistemas de videomonitoramento, que já foram discutidos em seção anterior. O que o esquema analítico mostra é que alvos que se encontram mais expostos a uma concentração elevada

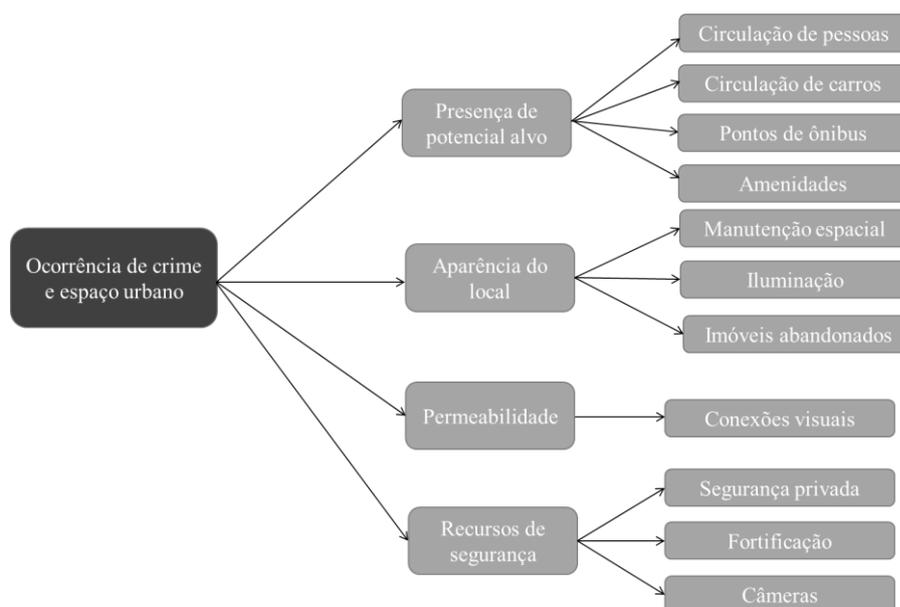
²⁹ Vale ressaltar, que podemos encarar a gratificação também como retorno sexual ou satisfazer o sentimento de vingança.

³⁰ Entendemos que existe uma vasta literatura que discute o papel das forças de segurança na geração de crimes e questiona se a polícia, de fato, está cumprindo o seu papel. Apesar de cientes dessa possibilidade, assumiremos a hipótese e função da polícia proteger os cidadãos.

de guardiões capazes têm menor probabilidade de vitimização, mesmo se tratando de um local com elevada quantidade de infratores motivados e de alvos adequados.

Uma vez que analisamos os fatores da ocorrência do crime, é relevante discutir como questões relacionadas com a configuração espacial podem influenciar nessa dinâmica. Para isso, consolidamos nossa visão sobre essa questão na Figura 13 abaixo. Essa análise irá apresentar a discussão proposta nessa tese e irá gerar *insights* poderosos no que diz respeito à estratégia metodológica. Partimos do pressuposto que existem quatro elementos principais que permeiam a relação entre crime e espaço, e que serão objeto de teste nesse estudo: i) presença de potencial alvo; ii) aparência do local; iii) permeabilidade; e iv) recursos de segurança. Avaliemos individualmente cada um desses tópicos.

Figura 13: Ocorrência do crime e espaço urbano

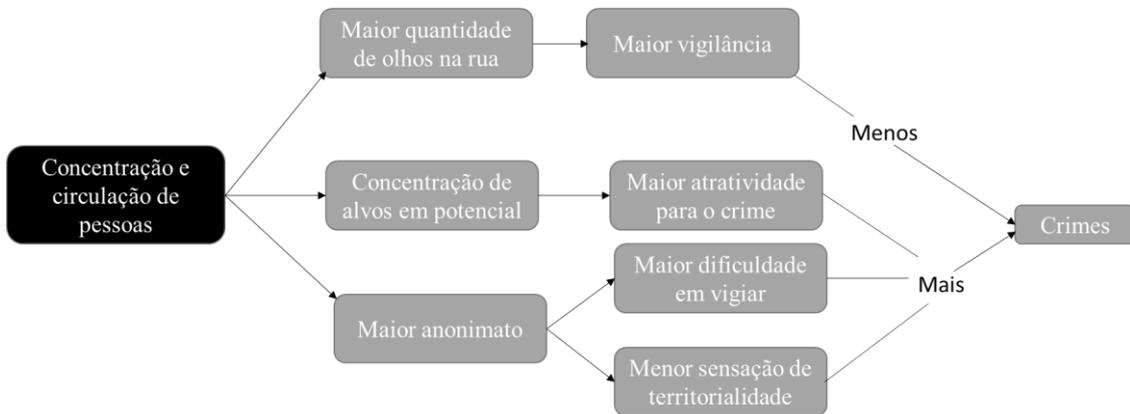


Fonte: Adaptado de Soares (2017). Elaboração própria.

No que diz respeito à dimensão de **presença de potencial alvo**, iremos analisar considerando um conjunto de quatro características específicas do ambiente urbano. De forma geral, a literatura documenta que a presença de potencial alvo é um aspecto importante na seleção e acesso ao alvo. A primeira variável relacionada com essa ideia é a *circulação de pessoas*. Quanto mais pessoas circulam em uma determinada região (e, portanto, maior presença de potencial alvo), mais atrativo é para o ofensor realizar seus delitos. Isso porque existem mais oportunidades disponíveis para o agressor. Além disso,

a maior circulação de pessoas está associada com maior anonimato, o que dificulta a capacidade de vigilância, além de reduzir o sentimento de territorialidade. Por essa lógica, espera-se que mais pessoas esteja relacionado com maior chance de ocorrência de crime. Um argumento contrário é que, quanto mais pessoas em uma região maior a chance de o criminoso ser reconhecido ou pego, pois existirão mais “olhos da rua” e, portanto, maior a chance do delinquente ser identificado e preso. Temos, portanto um efeito esperado incerto: quanto mais pessoas em um local maior a atratividade para o ofensor, mas por outro lado, essas mesmas pessoas proporcionam maior capacidade de vigilância informal, o que aumenta os riscos para o criminoso. A Figura 14 abaixo traz um esquema analítico que deixa claro como esses mecanismos funcionam.

Figura 14: Circulação de pessoas e espaço urbano



Fonte: Adaptado de Saboya *et al.* (2016). Elaboração própria.

A variável de *circulação de carros*, por sua vez, também atua de forma similar. Com maior o fluxo de veículos, maior tende a circulação de automóveis e pontos de concentração de potenciais alvos no entorno dos semáforos e cruzamentos. Mas, por outro lado, com maior circulação de carros maior tende a ser o efeito “olhos da rua”, que teria como resultado uma redução no número de crimes. Dessa forma, o efeito final é incerto. No caso de da presença de *pontos de ônibus* a lógica também é a mesma: pontos de ônibus concentram pessoas em um lugar específico, aumentando o efeito de vigilância (devido ao mecanismo de “olhos da rua” de Jacobs), mas por outro lado, potencializa as chances de ocorrência de crime, dado que existe maior “oportunidade” para os criminosos. Esperamos, da mesma forma que no caso anterior, um efeito inconclusivo sobre as chances de vitimização.

Sobre as *amenidades*, destacamos que funcionam como uma espécie de atrator de pessoas. Quanto mais amenities (restaurantes, bancos, mercados, farmácias etc.), maior tende a ser a presença de potencial alvo no local, aumentando a densidade de indivíduos na mesma região. A lógica esperada em relação ao efeito final sobre os indicadores de criminalidade é: um maior número de amenities, implica em maior potencial para a ocorrência do delito, pois tende a concentrar em seu entorno potenciais alvos, tornando o delito atrativo. Por outro lado, é possível que, via maior vigilância, ocorra uma redução das chances de ocorrência do crime.

Retornando à análise da Figura 13, vamos explorar a questão da **aparência do local**. A ideia é que sinais de maior deterioração física, pichações e falta de zelo sinalizam um menor controle social (teoria de Broken Windows). Os possíveis ofensores podem enxergar determinada área como vulnerável e, portanto, mais susceptível para ocorrência de crime. Da mesma forma, regiões com elevado grau de desordem e sinais de baixa manutenção podem também ser evitadas pelos usuários, devido ao mecanismo do medo do crime. Assim, um círculo vicioso pode ser criado, visto que a deterioração insinua uma situação de falta de controle social e/ou apropriação do lugar, afastando usuários e tornando os locais cada vez menos utilizados, vazios e perigosos. Manutenção, iluminação e presença de imóveis abandonados são alguns dos elementos que podem ser utilizados para capturar essa questão.

No que diz respeito à **permeabilidade**, é válido destacar que também desempenha um papel importante na seleção e acesso ao alvo. Parece razoável admitir que quanto maior a facilidade com que as pessoas acessam as diferentes localidades de uma região maior é o efeito de “olhos da rua”, defendido por Jacobs (1961), e maior a vigilância natural. Esperamos, dessa forma, uma relação negativa com a ocorrência do crime. Por outro lado, autores como Vivan (2017) e Quintana (2013) defendem a ideia de restrição da permeabilidade, pois com maior grau de controle sobre quem circula na região, menor é o anonimato, e mais fácil é vigiar. Nesse caso, através desse mecanismo espera-se uma redução na criminalidade. Identificar qual a direção do efeito final é algo a ser testado empiricamente no presente estudo, através da análise das *conexões visuais* mapeadas da região.

Por fim, quanto maior a presença de **recursos de segurança**, entendidos aqui como o uso de câmeras em edificações, nas ruas, segurança privada e fortificações nos muros, maior tende a ser o risco para o ofensor. Esperamos que, apesar das ponderações

sobre uso massivo de sistemas de videomonitoramento realizadas no texto, uma maior utilização de guardiões tende a ter um efeito na redução de crimes.

CAPÍTULO 2: METODOLOGIA E ANÁLISE DA ÁREA DE ESTUDO

Esse capítulo tem o objetivo de apresentar e discutir a metodologia utilizada na pesquisa. Pretende-se descrever a estratégia de investigação para identificar a relação entre configuração urbana e criminalidade (roubo e furto) na área localizada no entorno do metrô Butantã, São Paulo. Busca-se elencar os instrumentos de análise e explorar procedimentos metodológicos pertinentes. Além disso, será realizada uma descrição da área de estudo, ressaltando suas principais características históricas, socioeconômicas e do ambiente urbano. Apresentaremos também o panorama da situação de criminalidade da região de interesse.

2.1 Metodologia

Para desenvolver esse trabalho será utilizada uma abordagem essencialmente qualitativa, que através do método descritivo, irá estabelecer uma conexão entre variáveis dependentes, independentes e de controle. Essa estratégia de investigação é amplamente utilizada na literatura mais recente (Soares, 2017; Barause e Saboya, 2018; Vivian e Saboya, 2017; Costa, 2020). Algumas diferenças entre esses estudos e o que estamos propondo merecem destaque. Em primeiro lugar, essas análises se concentram, em sua maioria, em uma área de estudo relativamente extensa, geralmente a cidade inteira. O nosso estudo irá considerar apenas um trecho específico da cidade, trazendo *insights* mais profundos. Em segundo lugar, não conseguimos identificar nenhum estudo na literatura (ao menos nacional) que tenha como foco avaliar a relação entre questões do espaço urbano em regiões próximas a transporte de massa. Por fim, grande parte dos estudos analisados se concentra em analisar apenas um dos elementos do espaço urbano e sua relação com o crime. Barause e Saboya (2018), por exemplo, focam exclusivamente na questão do uso do solo. Acreditamos que essa tese irá preencher alguns desses espaços ainda não explorados na literatura.

Note que a análise teórica proposta na seção anterior irá apoiar e se relacionar diretamente com a estratégia metodológica desenvolvida nesta tese. Nesse sentido, caso as hipóteses levantadas nesse estudo estejam corretas, esperamos que áreas caracterizadas pela menor presença de potenciais alvos, melhor aparência, maior permeabilidade e com mais recursos de segurança tenderão a verificar menor ocorrências de crime. Entretanto, cabe salientar que esses efeitos são incertos, tal como demonstrado na seção anterior.

Tendo isso em mente, a metodologia consiste em comparar trechos da região de interesse que são similares (em termos socioeconômicos), mas que possuem índices de crimes distintos. Em seguida, avaliaremos as características físico-espaciais buscando entender como se relacionam com a criminalidade.

Em outras palavras, iremos considerar trechos que possuem similaridade entre si no que diz respeito a critérios socioeconômicos (*variáveis de controle*), mas que possuem níveis de crime contrastantes. Uma vez que nos assegurarmos que temos duas regiões comparáveis entre si, avaliaremos como os elementos que compõem o espaço urbano (*variáveis independentes*) se relacionam com o crime (*variável dependente*). Essa estratégia permite analisar a relação entre as características físicas do ambiente urbano e a ocorrência de criminalidade, tendo como referência duas áreas que são próximas entre si. Mais especificamente, a metodologia irá percorrer as seguintes etapas:

1. Coleta e preparação de dados das ocorrências criminais do ano de 2021³¹ na região do entorno do Metrô Butantã, São Paulo, junto à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo. Iremos concentrar nossa análise nos crimes de roubo e furto.
2. Definição dos trechos que serão considerados similares entre si, utilizando como critério dessa análise a **renda domiciliar** e **raça/cor** de *grids* com tamanho de 100x100 metros³², cujas informações foram obtidas através do Censo de 2010 (dado mais recente disponível até a elaboração desta tese).
3. Levantamento das características do espaço urbano de interesse dos trechos identificados.
4. Confronto entre as características tipológicas com a quantidade de ocorrências criminais: relação entre a variável dependente (taxa de crimes) e as variáveis independentes em cada trecho. Iremos realizar também uma análise qualitativa, utilizando registros fotográficos e reflexões sobre os tipos arquitetônicos das regiões.

³¹ Esses dados foram solicitados diretamente à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, utilizando a Lei de Acesso à Informação. Também tivemos acesso aos dados do ano de 2017, que, eventualmente, poderão ser utilizados para apoiar nossos argumentos e realizar análises de robustez.

³² Essas informações foram obtidas através do setor censitário, criado pelo IBGE. Os setores censitários são definidos pelo IBGE a cada Censo para o controle da coleta de dados da população.

Uma vez estabelecido o caminho metodológico a ser percorrido nesta tese, vamos detalhar cada um deles. O **primeiro passo** consistiu na coleta dos dados de criminalidade da região de interesse. Essa informação é o que estamos chamando de variável dependente. Esses dados são de domínio público e foram coletados junto à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP-SP) e são provenientes dos boletins de ocorrência policial registrados. Nesses dados, é possível identificar todos os tipos de crimes ocorridos, com informação precisa das coordenadas geográficas. Iremos considerar nesse estudo os crimes de *roubo e furto*³³, pois são delitos que possuem uma relação mais íntima com o espaço urbano. Temos acesso também a outras características do ato criminoso em cada boletim de ocorrência: dia, hora e sexo da vítima. No que tange ao período de análise, vamos considerar o ano de 2021³⁴. Os dados coletados foram inseridos no *software* ArcGIS para que pudessem ser espacializados.

O **segundo passo** da pesquisa consistiu em definir as áreas a serem comparadas tendo como base a informação sobre a renda do domicílio dos *grids* criados com tamanho 100x100 metros. Como já descrito anteriormente, trechos que possuem renda e raça/cor próximas serão passíveis de serem confrontados entre si. A renda domiciliar e raça/cor da população residente é o que estamos denominando de variáveis de controle. Essa estratégia tem como objetivo evitar distorções na análise, uma vez que estamos nos certificando que os segmentos de interesse são homogêneos, no que diz respeito as questões de renda domiciliar e raça/cor. Essas informações foram obtidas através do Censo 2010, a mais recente fonte de dados disponível a um nível geográfico tão fino, como a que estamos propondo. Buscamos identificar regiões próximas entre si, mas com diferenças no que se refere aos indicadores de criminalidade.

O **terceiro passo** é o levantamento dos elementos do espaço urbano dos trechos identificados na etapa anterior. A Tabela 1 mostra, em detalhes, quais variáveis estamos considerando nessa tese. Nessa etapa, seja através do uso de informações consolidadas nos órgãos públicos (como o GeoSampa), seja através de visitas *in-loco*, foram mapeadas as características relevantes da área de interesse. Aqui é importante deixar claro que essas variáveis foram definidas com base nas hipóteses da pesquisa, revisão da literatura, e foram descritas e articuladas na seção de análise teórica. Vale salientar que essas

³³ Segundo Borgo (2006), furto é o ato de retirar algo que pertence por direito a outra pessoa, contra a vontade desta, mas sem o uso de violência contra a vítima. Roubo, por outro lado, é o crime que consiste na apropriação indevida de um bem alheio, mediante uso de violência ou ameaça grave da vítima por parte do criminoso.

³⁴ Vamos desconsiderar o ano de 2020. O motivo é que a pandemia da Covid-19, que teve início em meados de março no Brasil, pode ser outra razão a explicar as taxas de crime no período (por exemplo, através das medidas de combate ao vírus como o isolamento social). Para evitar qualquer tipo de efeito *confounding* nos resultados encontrados, optou-se por desconsiderar esse ano da análise.

características são chamadas de variáveis independentes. Dentro desse arcabouço é fundamental esclarecer que variáveis são essas, e como se pretende construí-las.

Tabela 1: Descrição das variáveis independentes

Variáveis independentes		Forma de medição (<i>por grid</i>)
Dimensão	Variáveis	
Presença de potencial alvo	Circulação de pessoas	Número de pessoas circulando
	Circulação de carros	Número de carros circulando
	Pontos de ônibus	Presença de pontos de ônibus
	Amenidades	Presença de estabelecimentos de alimentação, lojas e serviços
Aparência do local	Manutenção espacial	Nota (0 a 10) de atributos referentes à manutenção espacial
	Iluminação	Número de postes de iluminação
	Imóveis abandonados	Presença de imóveis abandonados
Permeabilidade	Conexão visual	Nota (0 a 5) de edificações com conexão física e visual entre as os espaços abertos
Recursos de segurança	Segurança privada	Número de residências que possuem câmeras
	Fortificação	Presença de residências com fortificações
	Câmeras	Número de câmeras

Fonte: Autor. Elaboração própria.

Essencialmente, temos quatro dimensões principais de interesses que podem ser entendidas em subgrupos de variáveis. A Tabela 1 apresenta, em detalhes, as variáveis utilizadas. Ao analisarmos a dimensão de **presença de potencial alvo**, notamos que temos um conjunto quatro variáveis que buscam representar tal aspecto: circulação de carros, circulação de pessoas, pontos de ônibus e amenidades. A variável “*circulação de pessoas*” é uma medida quantitativa que indica o número de pessoas em movimentação nas ruas³⁵. A variável “*circulação de carros*” corresponde ao número de carros que circulam pelas vias em horários específicos do dia no *grid*.

Para realizar a medição das variáveis “*circulação de pessoas*” e “*circulação de carros*” visitamos as áreas contidas em cada *grid* no período de 3 meses. Os registros foram realizados em três dias de cada semana (segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira) e em dois períodos do dia (manhã - das 9:00 às 11:00 - e tarde/noite - das 17:00 às 19:00). Nestes horários ficamos em média 30 minutos quantificando o número de pessoas e de

³⁵ Soares (2017) segue uma abordagem similar. A autora descreve da seguinte maneira sua abordagem “para captar a quantidade de pessoas transitando pelo local de análise foram tiradas fotografias que cobrissem toda a área do local de análise, sendo possível contar a quantidade de usuários e registrar as suas localizações no espaço. As fotografias de cada local de análise foram tiradas durante uma semana, sendo concentradas na segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira em dois horários (às 8 horas e às 15 horas) e na terça-feira e quinta-feira em três horários (às 12 horas, às 18 horas e às 21 horas). A quantidade de pessoas transitando pelo local de análise foi dividida em classes de 1 a 5, correspondendo a 1, o quantitativo de menos de 12 pessoas no local, e a 5, o de mais de 50 pessoas no local. Essas quantidades foram definidas observando-se a média da quantidade de pessoas transitando pelos locais ao longo da realização do estudo.” (Soares, 2017, p.141)

carros que passavam nas ruas. Para garantir a robustez dos dados coletados e reduzir as chances de nossa métrica captar ruídos, repetimos essas medições 36 vezes. Para a variável “*circulação de carros*” para além da repetição das medidas, utilizamos as ferramentas do Google Maps, Waze e SPTrans para validar as informações.

No que se remete a quantificação de *pontos de ônibus* utilizamos o Google Maps, Geosampa e visitas in loco. Para cada um dos grids, mapeamos a existência de pontos de ônibus ou não, indicando com 1, caso possua, e 0 caso contrário. No que diz respeito variável “*amenidades*”, mapeamos todos os estabelecimentos comerciais dentro nas áreas contidas dentro dos *grids* de interesse. Tal como no caso anterior, para cada um dos grids, identificamos a existência de amenidades, inserindo com 1, caso possua, e 0 caso oposto. Em busca de uma análise mais detalhada, as amenidades foram, posteriormente, desagregadas nos grupos de alimentação, lojas e serviços. As classificações foram pensadas da seguinte maneira: para categorização alimentação consideramos todo e qualquer estabelecimento que vende alimentos, como mercados, lojas de bolo e doces, padarias, restaurantes, lanchonetes. Na categoria lojas levamos em conta todo estabelecimento que vende roupas, produtos para o lar, artigos eletro e eletrônicos e miudezas. Por fim, no que se refere a classificação de serviços incluímos os estabelecimentos de atendimento ao público como oficinas, clínicas, bancos, correios. Todos esses equipamentos foram mapeados através de visitas in loco. Contabilizamos a soma das amenidades urbanas em todas as categorias dentro de cada *grid*.

Em relação à **aparência do local**³⁶ da região, foi criada uma variável de *manutenção espacial*, na escala de 0 a 10. Entendemos que a ideia de manutenção espacial é algo difícil de ser capturado apenas por uma única métrica. Por isso, utilizamos uma composição de variáveis: condições das fachadas das edificações, presença de lixo nas ruas, nivelamento das calçadas, presença de buracos nas calçadas e pichação nas redondezas. Mapeamos essas características do espaço urbano para cada um dos *grids*, e no final, consolidamos em uma única variável. Isso foi feito da seguinte forma:

- a) Cada característica analisada possui o mesmo peso em nossa estratégia. No caso, para que a soma das notas totalizasse 10, o peso de cada dimensão é 2.

³⁶ Speck (2016) e Wilson e Kelling (1982) trazem uma abordagem teórica interessante sobre o tema. Jeff Speck (2016) reúne experiências de grandes e médias cidades para demonstrar como a vitalidade dos centros urbanos está diretamente ligada à assunção do pedestre – o cidadão a pé – como o protagonista essencial da reativação, requalificação, animação e integração de áreas urbanas. Wilson e Kelling (1982) defendem a teoria das janelas quebradas, na qual se assume que se uma janela em um edifício for quebrada, e não for reparada, em pouco tempo todas as edificações ao redor sofrerão vandalismo. Esse vandalismo é justificado pela ideia de que não há alguém que se importe com o local, assim ausente de qualquer norma social que impeça o transgressor de cometer um determinado crime. Por fim, a justaposição geográfica diz sobre como áreas adjacentes a um determinado local influenciam a segurança desse.

- b) Assim, ao identificar avaliações positivas em cada característica, eram adicionados 2 pontos. A nota pode variar de 0 (*grid* com pior avaliação em manutenção espacial) até 10 (*grid* com melhor avaliação em manutenção espacial).
- c) Por exemplo, um *grid* com nota 10 em manutenção espacial significa uma região com boas condições das fachadas das edificações, sem presença de lixo nas ruas, com nivelamento das calçadas, sem presença de buracos nas calçadas e sem pichações nas redondezas. Um *grid* com nota 0 denota uma região com características exatamente opostas ao descrito anteriormente.

Tabela 2: Detalhamento da variável de manutenção espacial

Peso	Manutenção espacial
2	Fachadas das edificações
2	Lixo nas calçadas
2	Buraco nas calçadas
2	Nivelamento das calçadas
2	Pixação nos arredores

Fonte: Autor. Elaboração própria.

Ainda dentro da dimensão de aparência do local, a variável de “*iluminação*” será medida como o número de postes de iluminação por área dentro de cada *grid*. É, portanto, uma métrica de intensidade de pontos de iluminação. Por fim, temos a variável de “*imóveis abandonados*”. Identificamos se existem imóveis abandonados em cada *grid* (portanto, uma variável dicotômica, que é SIM ou NÃO) através de visitas in loco.

Dentro da dimensão de **permeabilidade**, a variável de “*conexão visual*” tem o intuito de identificar barreiras físicas existentes na área de estudo. É importante, então, definir o que é considerado barreira ou não à permeabilidade. Seguindo Saboya *et al.* (2014) e Soares (2017) iremos considerar como obstáculos à conexão visual: muros e grades, edificações, árvores, postes etc. por *grid*, que é nossa unidade espacial de análise. Uma vez identificadas tais características vamos categorizar o resultado em uma escala que de 1 a 5, em que 1 significa menos permeável e 5 mais permeável. A Tabela 4, abaixo, detalha as variáveis utilizadas.

Tabela 3: Detalhamento da variável de permeabilidade

Classificação		Crítérios
1	 Mais permeabilidade	Nenhuma conexão visual com áreas públicas
2		Pouca conexão visual com áreas públicas
3		Regular conexão visual com áreas públicas
4		Alta conexão visual com áreas públicas
5		Muito alta conexão visual alta com áreas públicas

Fonte: Autor. Elaboração própria.

Finalmente, para mensurar a questão dos **recursos de segurança** três métricas foram utilizadas: “*edificações com câmeras instaladas*” (número de seguimentos dentro dos *grids* com câmeras), “*câmeras*” (número de câmeras instaladas nas áreas dentro do *grid*³⁷) e “*fortificações*” (proporção de *grids* com equipamentos de fortificação instalados). Foram consideradas como fortificação cercas elétricas, arames farpados, serpentinas e lanças instaladas em muros ou cercas.

As fontes de dados utilizadas para obter as informações destacadas acima podem vistas na Tabela 4. Note que parte das variáveis foi construída utilizando dados do GeoSampa, Google Maps, SPTrans, Waze, enquanto outras demandaram visitas presenciais, em que foram considerados levantamentos métricos e fotográficos para garantir robustez na construção das variáveis.

Tabela 4: Fonte de dados

Variáveis independentes		Fonte de dados
Dimensão	Variáveis	
Presença de potencial alvo	Circulação de pessoas	Levantamento de campo
	Circulação de carros	Levantamento de campo, Google Maps, Waze, SPTrans
	Pontos de ônibus	GeoSampa e Levantamento de campo
	Amenidades	GeoSampa e Levantamento de campo
Aparência do local	Manutenção espacial	Levantamento de campo
	Iluminação	GeoSampa e Levantamento de campo
	Imóveis abandonados	Levantamento de campo
Permeabilidade	Conexão visual	Levantamento de campo
Recursos de segurança	Câmeras	Levantamento de campo
	Residências com câmeras	Levantamento de campo
	Fortificações	Levantamento de campo

Fonte: Autor. Elaboração própria.

³⁷ Identificamos câmeras de segurança instaladas não somente em edificações, mas em postes e semáforos. Essas câmeras são da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Secretaria de Segurança Pública do estado de São Paulo (SSP-SP) e da Via Quatro. Em ruas com muitos condomínios residenciais também detectamos postes com esses equipamentos de vigilância, que será mostrado mais adiante na tese.

O **quarto passo** da metodologia consiste em contrapor as variáveis que caracterizam o ambiente urbano descrito acima com as ocorrências criminais, considerando os delitos de roubo e furto. Aqui a ideia é comparar como as variáveis independentes de interesse se relacionam com o crime, em trechos que são similares entre si, mas que possuem diferentes perfis criminais. Esse confronto entre variável dependente (taxa de crimes) *versus* variáveis independentes (características do espaço urbano) irá permitir encontrar possíveis relações e testar as hipóteses elencadas nessa tese. Além disso, iremos realizar uma análise qualitativa dos trechos selecionados, buscando encontrar explicações para os resultados encontrados e tornar mais claros os levantamentos realizados durante a pesquisa. Nessa etapa, serão explorados recursos como fotografia e reflexões sobre os tipos arquitetônicos das regiões. Portanto, o estudo qualitativo dos trechos busca ilustrar com mais clareza a configuração espacial desses segmentos singulares, para esclarecer de forma mais consistente as situações apresentadas por eles.

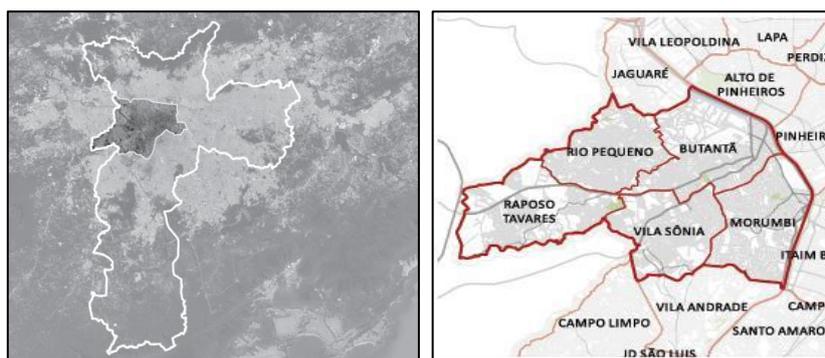
2.2 – Análise da área de estudo: o Entorno do Metrô Butantã, São Paulo.

2.2.1 – Uma breve análise sobre o distrito do Butantã

Com uma área de 12,5 km², o distrito do Butantã está localizado na Zona Oeste da cidade de São Paulo, e de acordo com o Censo de 2010³⁸, possui uma população de 54.904 habitantes com densidade demográfica de 4.336 hab./km². O Butantã faz parte da subprefeitura do Butantã, que além do distrito homônimo é composto pelos distritos do Jaguaré, Morumbi, Raposo Tavares, Rio Pequeno e Vila Sônia, além do contorno à leste feito pelo Rio Pinheiros. A Figura 15 exibe a localização da região no mapa, que é um ponto de conexão importante entre áreas do eixo da cidade de São Paulo (Nordeste/Sudoeste). O Butantã abriga o Instituto Butantã e a Cidade Universitária, e mais recentemente, a Linha 4 - Amarela do Metrô, com sua estação e o terminal de ônibus.

³⁸ Dados atualizados pelo Seade. Disponível no relatório Mapa da Desigualdade de 2020 em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2020/10/Mapa-da-Desigualdade-2020-TABELAS-1.pdf>

Figura 15: Subprefeitura do Butantã e seus distritos



Fonte: Prefeitura de São Paulo³⁹.

No que tange a aspectos socioeconômicos, dados do Mapa da Desigualdade de 2020, publicação da Rede Nossa São Paulo e do Instituto Cidades Sustentáveis, a renda média familiar mensal do distrito do Butantã é de R\$ 7.142,25, enquanto a média registrada na capital paulista é R\$ 4.718,33. A taxa de mortalidade infantil (proporção de óbitos de crianças menores de um ano, para cada mil crianças nascidas vivas de mães residentes) no distrito é de 3,9, enquanto que esse mesmo indicador para a cidade é de 11,2. Um dado interessante diz respeito à gravidez na adolescência, que pode indicar algum grau de dificuldade para que essa família consiga renda no futuro: a proporção (%) de nascidos vivos cujas mães tinham 19 anos ou menos, em relação ao total de nascidos vivos é de 4,1 no Butantã, ao passo que na capital esse valor é de 9,8. Esses dados mostram que o Butantã é uma região com condições socioeconômicas melhores em relação ao verificado na média da cidade.

Do ponto de vista histórico, a região do Butantã era rota de passagem de bandeirantes e jesuítas que se dirigiam ao interior do país. Essa área era constituída por sítios, como o sítio Butantã, sítio Rio Pequeno, sítio Invernada Grande, sítio Lageado e sítio Morumbi e o seu desenvolvimento foi acelerado a partir de 1900. A tipologia urbana e da arquitetura do Butantã eram formadas em sua grande maioria por casas residenciais típicas de uma zona rural e faziam parte do distrito vários sítios e residências, pequenos comércios e fábrica, como pode ser visto na Figura 16.

³⁹ Acesso em 16/05/2021. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/arquivos/>

Figura 16: Imagens históricas do Butantã



Avenida Francisco Morato e Avenida Vital Brasil, 1928



Rio Pequeno, 1960
Fonte: Google (2020)

Alguns elementos notáveis se sobressaem na história do desenvolvimento da região, dentre eles destacamos a implantação do Instituto Butantã, reconhecido por ser um precursor na pesquisa de soros antiofídicos, inclusive na luta contra a Covid-19, e a construção do campus da Universidade de São Paulo, uma das mais renomadas instituições de ensino e pesquisa do país. A Figura 17 traz um pouco desse passado. O Instituto Butantã foi construído pela desapropriação de terras da fazenda Butantan, já a Cidade Universitária usou parte das terras da fazenda e desapropriação de terras da nova e da velha Estrada de Itu.

Figura 17: Instituto Butantã e campus da Universidade de São Paulo



Instituto Butantã e Campos da USP
Fontes: Barreiro (2012) e Acervo Digital da USP (2018)

Com a finalização das construções do campus da USP, o bairro do Butantã passou por um processo de consolidação de seu desenvolvimento urbano e econômico, principalmente em torno das avenidas Vital Brasil e Francisco Morato, que foi resultado

do intenso fluxo migratório para esta região (estudantes, professores, pesquisadores e trabalhadores em geral). É importante destacar que as características geográficas relacionadas ao sistema viário estrutural, em especial à chegada das Rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt, via Av. Francisco Morato tornaram a região em um importante nó de circulação. O espraiamento urbano, já bastante consolidado nas décadas de 1960 e 1970, levou um grande contingente populacional a se estabelecer em áreas periféricas, que utilizavam estas vias para acessar as áreas de oferta de trabalho (Costa, 2020).

Não menos relevante, nos anos 1990, ao mesmo tempo em que o mercado imobiliário avançava, as regiões do Morumbi, Rio Pequeno e Vila Sonia, tiveram uma aceleração substancial em sua ocupação, mas não houve um desenvolvimento residencial vertical vultuoso. Estes adensamentos ocorreram em áreas específicas, como a Av. Caxingui e arredores, alterando de forma limitada a dinâmica de ocupação destas áreas. Não houve uma mudança significativa na dinâmica urbana do distrito o que resultou em uma década de estagnação no crescimento e desenvolvimento. Essa situação viria a se modificar com a implantação da Linha 4 – Amarela do Metrô, que trouxe novos estímulos para o mercado imobiliário na região.

2.2.2 – Caracterização do espaço urbano no entorno do Metrô Butantã

A área de estudo⁴⁰ desta tese corresponde ao recorte localizado no entorno do Metrô Butantã, que pode ser visualizado na Figura 18 abaixo⁴¹. Algo que realmente chama a atenção nessa análise é a presença de um meio de transporte de massa, que traz consigo um dinamismo urbano diferenciado, que inclusive possui efeitos associados no mercado imobiliário. Essa questão específica do mercado imobiliário será debatida mais à frente.

As transformações (decorrentes da chegada do Metrô) que ocorreram na região foram extremamente significativas, pois estimulou o surgimento de um polo de atração populacional, imobiliária e socioeconômica. Dentre as consequências verificadas temos o crescimento de áreas voltadas ao comércio e de serviços para atender a um fluxo maior

⁴⁰ É importante salientar que embora a área de estudo seja o entorno do Metrô Butantã (que está exposta na Figura 1 e ao longo dessa subseção), a metodologia dessa tese implica que devemos identificar trechos específicos (comparáveis entre si com base no critério da renda) dentro dessa região, para em seguida estudar a relação entre configuração urbana e crime.

⁴¹ Note que corresponde a Figura 1 exposta na Introdução, mas que foi replicada para facilitar a interpretação do leitor.

de pessoas e clientes e a consolidação dessa área como uma centralidade multifuncional da região oeste, da cidade de São Paulo.

Figura 18: Área de estudo



Fonte: GeoSampa, 2021. Elaboração Própria

A área de estudo escolhida possui, dessa forma, um papel estratégico no que tange ao desenho de políticas públicas, inclusive do ponto de vista de combate ao crime. É fundamental garantir que as pessoas tenham acesso de forma segura aos modais de transporte para que assim consigam exercer o seu direito de ir vir. Mais do que isso, as pessoas precisam ter acesso a postos de trabalhos, escolas, lazer e tudo o que a cidade pode oferecer. O acesso seguro ao Metrô e ao terminal de ônibus permite que com que pessoas que moram em áreas muito distantes consigam transitar sem risco de vitimização e, assim, encontrar melhores empregos, que estão localizados no centro de negócios da capital, notadamente dentro do centro expandido.

Portanto, garantir condições de segurança em uma área tão estratégica quanto a que estamos estudando nessa tese assume um papel fundamental: vai além de analisar a região em si, mas significa garantir condições de acessibilidade ao emprego e trabalho, contribuindo assim para que as pessoas consigam melhores salários, e com isso melhorem suas condições de vida. Com mobilidade urbana, mais pessoas poderão ter a oportunidade de ter acesso a empregos que remuneram mais, e com isso as disparidades econômicas tendem a ser reduzidas. Por isso, consideramos tão importante estudar como o ambiente urbano pode influenciar o crime nessa área de recorte escolhido. Se soubermos como a

configuração tipológica se relaciona com delitos, podemos contribuir para a construção de uma região mais segura, o que vai incentivar as pessoas a utilizarem o Metrô sem receio de ser vitimado. Isso implica em mais pessoas se locomovendo, indo ao trabalho e mudando de vida.

Nesse sentido, é inegável a importância da chegada (em 2011) do Metrô, juntamente com o terminal de ônibus, para a região. A Figura 19 mostra a estrutura física dos equipamentos urbanos analisados. O terminal de ônibus metropolitano atende linhas importantes da zona oeste da cidade, a USP e inclusive outros municípios da região metropolitana como Vargem Grande Paulista, Embu das Artes, Cotia, Osasco, Carapicuíba, Jandira, Barueri, Itapevi, Santana de Parnaíba e Pirapora do Bom Jesus. É, portanto, um verdadeiro ponto de interligação urbana, tornando possível se conectar com o resto da cidade utilizando um sistema de transporte de alta capacidade.

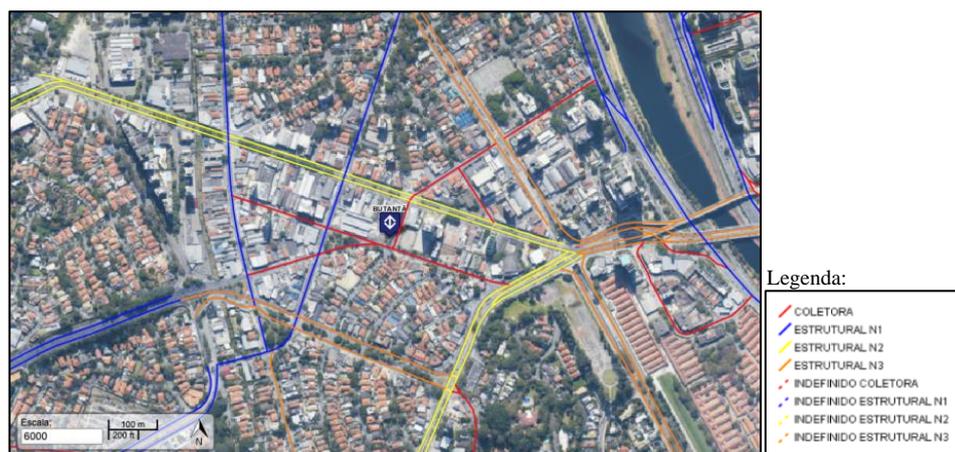
Figura 19: Metrô Butantã (Linha 4 – Amarela) e Terminal Integrado



Fonte: SP Trans, 2021.

A análise do mapa viário da região, exposto na Figura 20, mostra o quão relevante é o Metrô Butantã como elemento capaz de integrar as pessoas oriundas de diversas áreas com o restante da cidade. Ressalta-se ainda a existência de importantes vias de acesso, com destaque para a Av. Dr. Vital Brasil, Av. Francisco Morato e a Rodovia Raposo Tavares, cujo fluxo se cruza com a Rua Alvarenga e a Rua Camargo.

Figura 20: Mapa viário



Fonte: GeoSampa, 2021. Elaboração própria.

Não podemos deixar de salientar que com a chegada do Metrô e do terminal de ônibus mudanças relevantes ocorreram no mercado imobiliário da região, sendo verificado um aumento impressionante no número de lançamentos imobiliários. Considerando apenas a Rua Engenheiro Biannor, localidade próxima ao acesso do Metrô, até antes de 2014 existiam apenas 2 edifícios ao longo da rua. Desde então, houve uma série de lançamentos de empreendimentos imobiliários que teve um impacto significativo na paisagem urbana da rua. Atualmente, estão em construção novos residenciais verticais ao longo da rua. A Figura 21 abaixo mostra a fachada de alguns empreendimentos lançados na rua Engenheiro Biannor.

Figura 21: Fachada de empreendimentos selecionados



a) Walk SP

b) Connect Butantã

c) Nex One Butantã

Fonte: Diálogo Engenharia⁴², Epson Engenharia⁴³, One Desenvolvimento Imobiliário⁴⁴

⁴² Acesso em 16/05/2021. Disponível em: https://dialogo.com.br/empreendimentos/walk-sp?utm_source=google-cpc-UL-GA-DSA&gclid=CjwKCAjwhYOFBhBkEiwASF3KGeC0rlxX9WwnAb8BBwe2OINZYi2XXOHELa_XPVL00F1Gr3Q6VaaAMhoC82MQAvD_BwE

⁴³ Acesso em 16/05/2021. Disponível em: <https://www.connectbutanta.com.br/residences/>

⁴⁴ Acesso em 16/05/2021. Disponível em: <https://one-di.com.br/imoveis/apartamento-nex-one-estacao-butanta-sao-paulo-sp>

Interessante notar que esses empreendimentos, apesar de apresentarem um *mix* de produtos (studio, um, dois, três e quatro dormitórios) possuem uma característica em comum: a maior presença de tipologias pequenas. Imóveis com metragem pequena (chamados de *compactos* no mercado imobiliário) são interessantes. Essas tipologias visam atender um público específico (estudantes ou trabalhadores que privilegiam a acessibilidade ao emprego) e na maioria das vezes não oferecem opção de vaga para carro, pois está localizado muito próximo do metrô. Isso reduz o uso de automóvel na cidade, que possui reflexos positivos para a mobilidade da cidade de forma geral.

Mas, por outro lado, com metragem menor é possível construir mais unidades residenciais na mesma área. Portanto, ocorre um aumento significativo na densidade de pessoas residindo na região. Isso pode trazer problemas, caso a estrutura socioeconômica, de comércio e serviços não estejam compatíveis com esse novo cenário. O excesso de demanda (devido a maior presença de moradores) pode pressionar os preços dos bens e serviços nas redondezas, aumentando o custo de vida e impactando de forma negativa aqueles que já moravam na região. Isso é algo que precisa ser considerado em nossa análise.

Sobre a forma como o mercado imobiliário atua, Costa (2020) traz um argumento interessante: houve uma mudança dos padrões de uso de solo, caracterizada pelo aumento das áreas de estacionamento de veículos descobertas. O autor sugere que essa é uma ação que costuma anteceder alterações relacionadas à ação do mercado imobiliário. No processo de desenvolvimento imobiliário, é comum a proliferação de terrenos utilizados como estacionamento antes da consolidação dos empreendimentos propriamente dito.

Frisa-se a importância do Plano Diretor de 2016 que busca estabelecer nessa região o desenvolvimento de estratégias urbanísticas de adensamento, diversidade, acessibilidade e mobilidade ativa. Desta forma, tendo em mente legislações urbanísticas específicas, como a descrita na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LEI Nº 16.402/16), a região passou a ser alvo de políticas que visam construir uma estrutura de incentivos que maximiza as estratégias de mobilidade urbana em sintonia com uma política um adensamento de ocupação do território e diversidade de usos. Para promover o adensamento, o poder público utiliza diversos instrumentos urbanísticos como a aplicação dos parâmetros de coeficiente de aproveitamento máximo igual a 4 (a máxima permitida), a não obrigatoriedade no atendimento ao gabarito de altura (permite verticalizar as edificações), criação de estratégias de benefícios de fachada ativa (como forma a garantir ruas mais movimentadas e desenvolver o comércio local).

Parece-nos preocupante, entretanto, o aumento tão expressivo do número de imóveis lançados na área. De fato, estamos enxergando uma transformação através da ação do mercado imobiliário⁴⁵. Nesse sentido, duas questões surgem: 1) essas mudanças estão realmente em concordância aos objetivos indicados nas estratégias do Plano Diretor?; e 2) a aplicação das diretrizes que constam no Plano trará, de fato, melhoria nas condições de urbanidade e qualidade de vida da população?

De acordo com Costa (2020), “os instrumentos não são abrangentes o suficiente para incorporar todas as ações necessárias em um adequado planejamento, nem específicas suficientes para poder se adequar as realidades singulares de cada território e por fim, não é adaptável suficiente, para se adequar as mudanças que transcendem o território, e se desenvolvem em um encadeamento de escalas temporais nas mudanças do espaço urbano”. Isso mostra que além de discutir se as transformações em curso na região estão alinhadas com o Plano Diretor, é fundamental refletir sobre o Plano Diretor em si e suas implicações para as condições de vida das pessoas que moram nessas áreas⁴⁶.

Vale ressaltar que a configuração espacial da área no entorno do Metrô, até o momento de redação dessa tese, se caracteriza pela baixa densidade populacional, sendo a maioria alocada em unidades residenciais horizontais. A Figura 22 mostra o quão espreado é a localização de imóveis residenciais verticais. De forma geral, os imóveis verticais ainda são escassos e dispersos no território, mas esse é um cenário que está se modificando rapidamente.

Figura 22: Vista área da região



Fonte: Google Earth, 2021.

⁴⁵ No capítulo 3 realizaremos uma discussão mais profunda sobre esse aspecto.

⁴⁶ Essa análise foge ao escopo dessa tese, mas é fundamental colocar essa questão em perspectiva.

Nesse momento, é relevante discutir sobre a questão do uso do solo da região que é caracterizada pela diversidade de possibilidades. A Figura 23 mostra o uso do solo, por lote, na área de interesse. Os múltiplos usos possíveis do solo se relacionam com o contexto histórico de formação da região, mas também expressam sua relação com o sistema viário, que essencialmente busca construir vínculos mais exitosos com os indivíduos que circulam pela área, do que necessariamente com os residentes em si. Cabe salientar que existe sempre o risco de que o mercado imobiliário atue de forma a maximizar a obtenção de lucros em seus empreendimentos. Isso pode ocasionar um desequilíbrio entre os usos do solo, com um aumento expressivo da densidade urbana, trazendo consigo consequências indesejáveis, como a exaustão da infraestrutura comercial e serviços e aumento dos preços locais.

Figura 23: Uso do solo



Legenda		
Comércio Horizontal	Edifício de uso misto	
Comércio Vertical	Estacionamentos	
Serviços	Terrenos vagos (sem uso)	
Residenciais Horizontais	Edifícios institucionais	
Residenciais Verticais	Residenciais Verticais (novos)	

Fonte: GeoSampa, 2021. Elaboração Própria.

2.2.3 – Criminalidade no entorno do Metrô Butantã

Nesta parte do trabalho vamos analisar ocorrências de crimes de furto e roubo na região de interesse⁴⁷. As informações que serão exploradas nesta tese têm como origem os registros de boletim de ocorrências fornecidos pela Secretaria de Segurança Pública

⁴⁷ Frisa-se, mais uma vez, que que essas não serão, necessariamente, as ruas escolhidas para a análise, pois irá depender da aplicação da metodologia (portanto, da definição de trechos similares). Apenas destacamos aqui a dinâmica do crime no entorno do Metrô Butantã.

do Estado de São Paulo para o ano de 2021 e foram manipulados através do *software* ArcGIS. A ideia é fornecer uma visão geral da situação da criminalidade patrimonial na área e realizar alguns recortes específicos. Iremos apresentar os dados de furto e roubo de forma separada para facilitar a geração de *insights*. A escolha desses tipos de delitos se justifica i) pelo fato de que estudos revelam que crimes contra o patrimônio; ii) devido ao fato de terem objetivos associados com fins lucrativos e, iii) estarem mais relacionados a crimes de oportunidades, que podem ser influenciados por atributos físicos e espaciais (Quintana, 2013).

Dito isso, a Figura 24 mostra a localização geográfica dos crimes de furto na área de estudos. Note que existe uma concentração nas proximidades do metrô, na Av. Vital Brasil e na Rua Dráusio. Ao longo das demais ruas é possível identificar alguns eventos de furto, porém de forma escassa.

Figura 24: Localização geográfica dos furtos, 2021

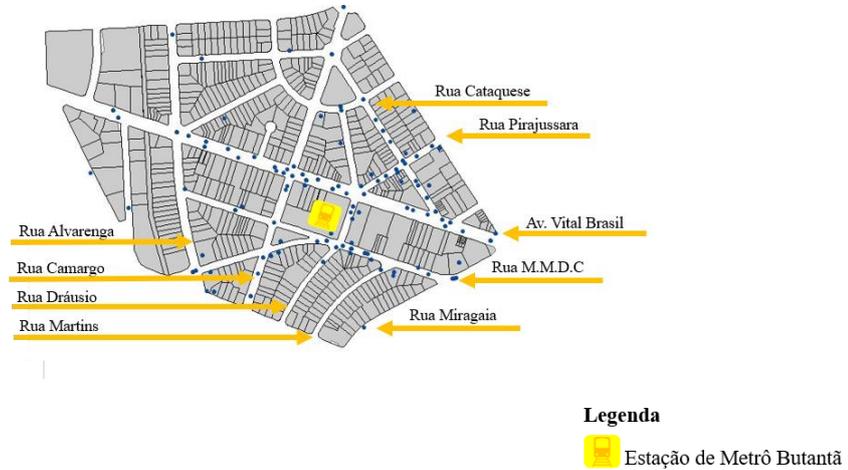


Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

A Figura 25 apresenta a distribuição espacial dos roubos na área de interesse. Chama a atenção que a volumetria de roubos é superior à de furtos. Isso pode ocorrer devido a questões de subnotificações junto às autoridades. Geralmente o roubo envolve algum tipo de ação mais violenta do que o furto, e por isso as pessoas tendem a realizar o boletim de ocorrência. Por outro lado, quando uma pessoa é furtada, na maioria das vezes não tem nenhuma informação de como ocorreu, e acaba nem indo à delegacia.

A Figura 25 revela que os roubos também ocorrem nas redondezas do metrô e se localizam também em ruas como a Pirajussara, Catequese e a Camargo⁴⁸.

Figura 25: Localização geográfica dos roubos, 2021



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

Uma análise interessante que podemos empreender consiste em verificar os padrões de localização dos crimes considerando o horário em que ocorreram. Para tal, criamos a categoria dia, que engloba os períodos da manhã e tarde, e definimos o período noite como sendo a junção da madrugada com noite. A ideia é avaliar se a presença da claridade devido à luz do sol tem algum efeito na dinâmica dos crimes. A Figura 26 mostra a localização dos furtos durante o dia e a noite na área no entorno do metrô Butantã.

Figura 26: Localização geográfica dos furtos durante o dia e a noite, 2021



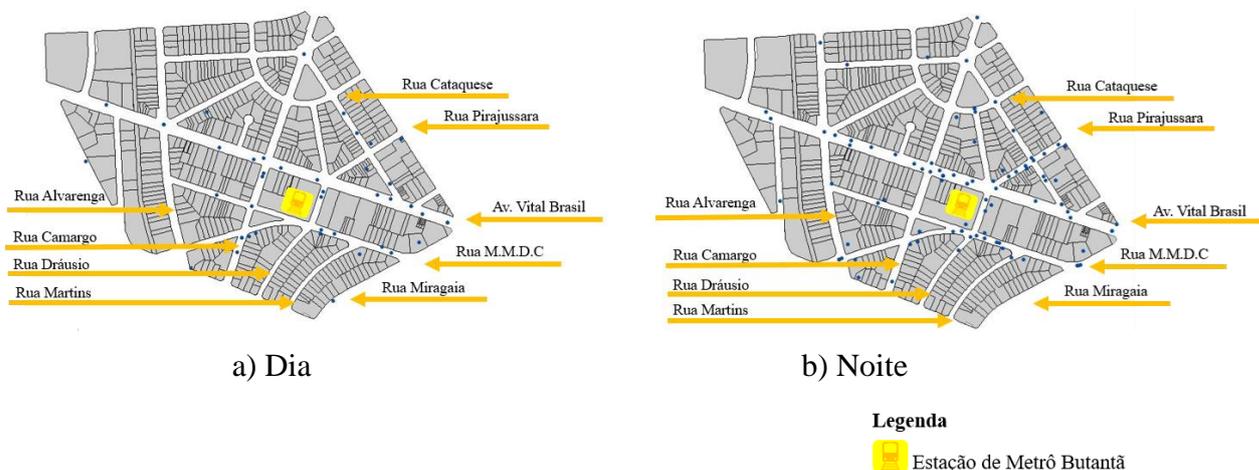
Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

⁴⁸ Frisa-se que nos dados obtidos com a Secretaria de Segurança Pública não constam informações sobre o que foi roubado ou assaltado.

É possível perceber que o crime de furto ocorre em maior quantidade durante o dia e se concentra na Av. Vital Brasil. O mesmo padrão de localização ocorre durante a noite, mas o número de delitos identificados é menor.

Por outro lado, a Figura 27 apresenta a distribuição espacial dos roubos, considerando o mesmo recorte: dia versus noite. Salta aos olhos que o volume de roubos é superior no período noturno. Além disso, costuma-se ocorrer roubos ao longo da Av. Vital Brasil, Rua Pirajussara e Rua Catequese. Note que no caso de roubo durante o dia, há uma concentração no cruzamento da Av. Vital Brasil com a Rua Camargo.

Figura 27: Localização geográfica dos roubos durante o dia e a noite, 2021



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

2.2.4 – Delimitação dos trechos a serem analisados no entorno do Metrô Butantã

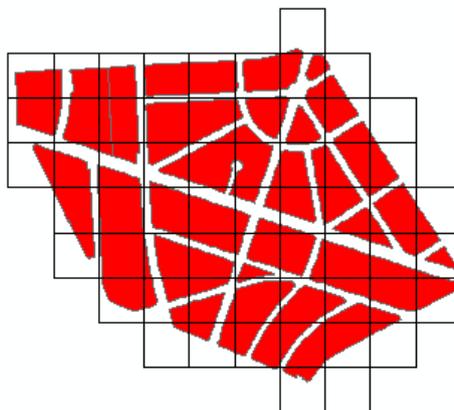
Tendo em mente a metodologia desta tese, buscamos nessa subseção definir as áreas específicas que serão utilizadas para analisar a relação entre configuração urbana e crime. Como dito anteriormente, estamos interessados em identificar trechos (tendo como referência os *grids*) que possuem similaridade entre si no que diz respeito a critérios socioeconômicos (*variável de controle: nesse estudo, a renda domiciliar*), mas que possuem níveis de crime diferentes. Dado que já discutimos sobre a área de estudo (entorno do Metrô Butantã) e sobre a dinâmica do crime, consideramos oportuno definir as regiões de análise.

Dessa forma, expomos na Figura 28 o entorno do Metrô Butantã e sua divisão em *grids* de 100x100 metros. A ideia é criar um conjunto de unidades geográficas que permita

considerar em detalhes as características tipológicas de cada *grid*, para em seguida cruzar com as informações sobre criminalidade. Esse mapa de *grids* foi gerado através do *software* ArcGIS. É importante discutir com mais detalhes sobre a estratégia adotada.

A menor unidade geográfica de estudo disponível no Censo de 2010 é o setor censitário. Entretanto, mesmo considerando esse nível de classificação do espaço urbano, verificamos que é necessária uma abordagem de análise espacial ainda mais fina. Tendo isso em mente, optamos por definir novas unidades de referência: os *grids* de tamanho 100x100 metros. Essa escolha se deve ao fato de que é possível analisar segmentos específicos da área estudo. Dessa forma, conseguiremos identificar especificidades de cada quarteirão da região de interesse.

Figura 28: Grids no entorno do Metrô Butantã



Fonte: GeoSampa. Elaboração própria.

Uma vez que construímos as unidades de análise, analisamos distribuição espacial da *renda domiciliar* de cada uma dessas regiões. Essa informação foi coletada do Censo de 2010 e realizada uma adaptação para conseguirmos analisar ao nível geográfico de *grids*. Consideramos importante abordar essa questão antes de seguir adiante.

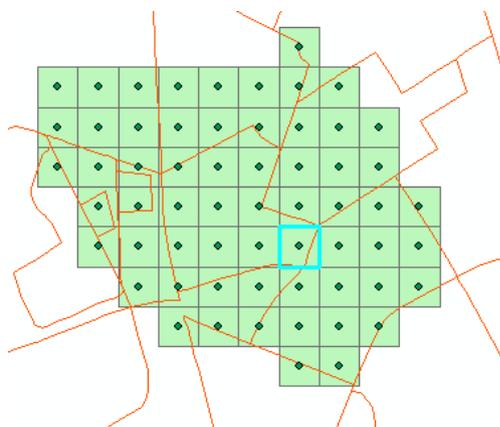
Em primeiro lugar, selecionamos os setores censitários da região do entorno do Metrô Butantã e obtivemos a renda domiciliar de cada um deles. Em seguida, utilizando o ArcGIS, identificamos o centroide⁴⁹ de cada *grid* e realizamos uma sobreposição com os setores. Esse esforço foi necessário para lidar com o fato de que existem *grids* que fazem parte de mais de um setor censitário. Dessa forma, caso isso ocorra, as informações de renda domiciliar associadas ao *grid* serão aquelas cujo centroide intersecta com o setor

⁴⁹ O centro de cada grid.

cenitário. Dito de outra forma, caso o *grid* possua mais de um setor censitário, iremos considerar o setor que contenha o centroide do *grid*.

Para melhor expor nosso raciocínio, mostramos na Figura 29 o setor censitário (linhas em vermelho), *grids* e centroides da área no entorno do Metrô Butantã. Considere o *grid* em destaque de azul na Figura. É possível perceber que dois setores censitários cruzam esse *grid*. Em casos como esse, definimos que o setor que contém o centroide do *grid*, será o que iremos considerar para imputar as informações de renda. Dessa forma, nesse mesmo *grid* em azul, os dados de renda utilizados serão os do setor da esquerda.

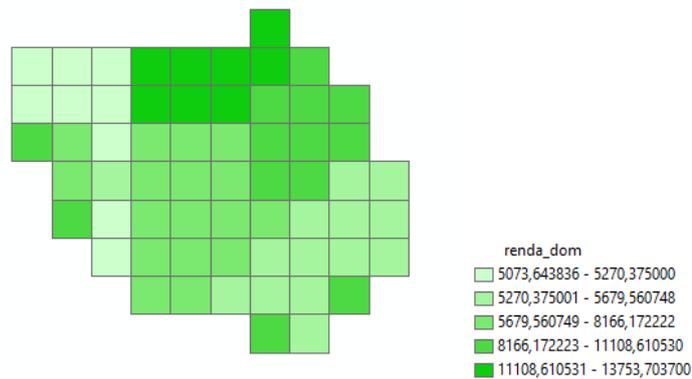
Figura 29: Grids, centroides e setor censitário no entorno do Metrô Butantã



Fonte: Censo 2010. Elaboração própria.

Com isso em mente, geramos informação de renda domiciliar por unidade de *grid* na área de estudo. Esses resultados podem ser verificados na Figura 30. Note quanto mais verde é a cor, maior é a renda. Os dados mostram que existe uma diferença grande no valor da renda domiciliar entre os *grids*: o menor é R\$ 5.073 e o maior é R\$ 13.753. Isso revela o quão desigual é a área que estamos analisamos. Além disso, percebemos que *grids* de maior renda se localizam mais ao norte, enquanto as regiões mais a oeste possuem renda mais baixa. Interessante notar que áreas muito próximas ao metrô possuem renda relativamente médias comparadas com as demais regiões.

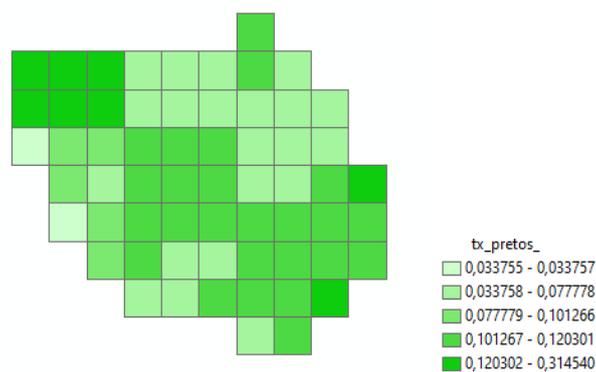
Figura 30: Renda domiciliar no entorno do Metrô Butantã



Fonte: Censo 2010. Elaboração própria.

Além do mapa de renda, também vamos utilizar informação de raça/cor para apoiar nossa escolha de regiões semelhantes. A Figura 31 mostra a taxa de pretos e pardos por *grid* no entorno do metrô Butantã: quanto mais intensa é a cor verde, maior a proporção de pretos e pardos que moram na região. É interessante perceber que os *grids* mais ao norte no sentido oeste são aqueles com maior presença de negros, enquanto os *grids* mais a norte e sentido leste possuem a menores taxas. Curiosamente, ao compararmos com o mapa da Figura 30, verificamos que áreas de maior renda são aquelas com menor taxa de negros, enquanto *grids* com menor renda possuem maior presença de pretos e pardos. Isso revela o quão intrigante é a desigualdade de renda e racial no Brasil⁵⁰.

Figura 31: Raça/cor no entorno do Metrô Butantã

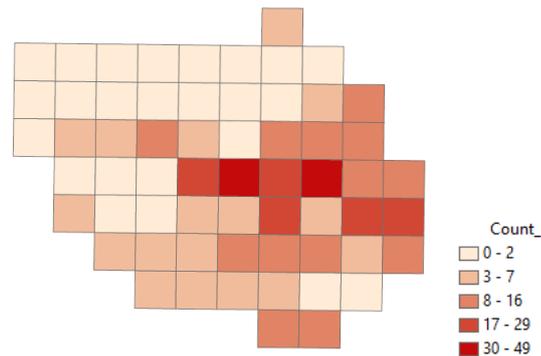


Fonte: Censo 2010. Elaboração própria.

⁵⁰ Ainda que analisar em detalhes a questão da desigualdade racial e sua relação com a renda esteja fora do escopo dessa tese, salta aos olhos como tais questões estão interligadas.

A Figura 32 mostra a distribuição espacial dos crimes de roubo e furto no entorno do Metrô Butantã, seguindo a mesma visualização adotada nos mapas anteriores. É possível notar que existe uma maior quantidade de delitos sendo cometidos em áreas próximas ao metrô e mais ao Sul e Leste da área de estudo. Por outro lado, no Norte, poucos crimes de roubo e furto foram verificados nos registros policiais.

Figura 32: Crimes de roubo e furto no entorno do Metrô Butantã, 2021

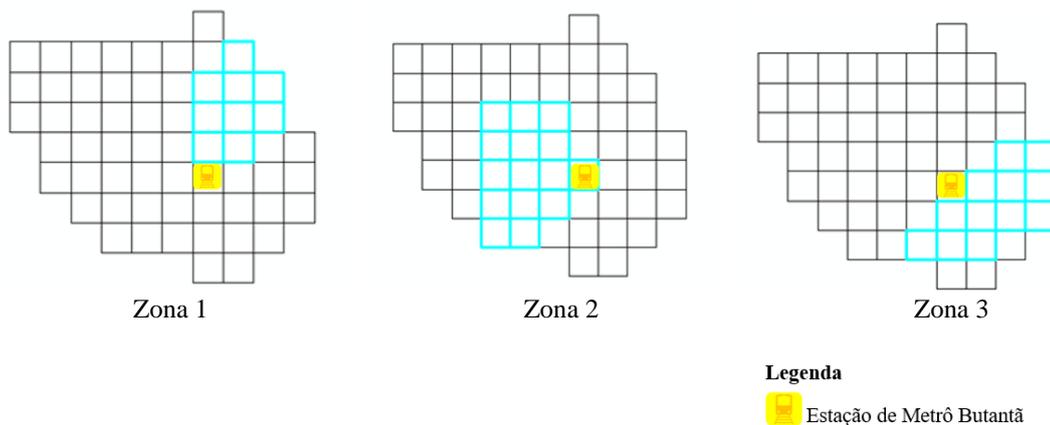


Fonte: Secretaria de Segurança Pública. Elaboração própria.

Uma vez que estabelecemos as variáveis de controle (renda domiciliar e raça/cor) e a variável dependente (crime), devemos selecionar *grids* que atendam ao seguinte critério: apresentem renda domiciliar e raça/cor semelhantes, porém com índices de crimes contrastantes. Crimes de roubo e furto registrados em locais que não apresentassem os critérios utilizados para comparação não serão incluídos nas análises.

Tendo isso em mente, selecionamos três conjuntos de *grids* para realizar nossa análise. A Figura 33 mostra as áreas de interesse definidas. Dessa forma, iremos, para cada um dos conjuntos de *grids* selecionados, construir as variáveis de configuração urbana e confrontar com níveis de criminalidade. Estamos garantindo, assim, que dentro de cada conjunto dos *grids*, as características socioeconômicas são semelhantes, mas existem diferenças nos índices de furto e roubo.

Figura 33: Áreas de análise no entorno do Metrô Butantã

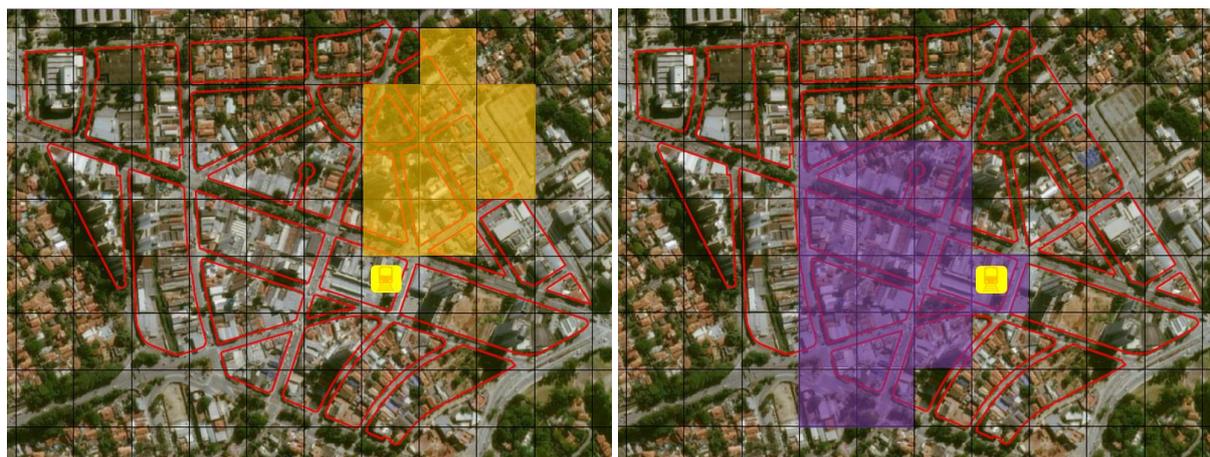


Fonte: Autor. Elaboração própria.

Para que o leitor tenha melhor percepção das áreas de análises, o mapa da Figura 34 mostra a localização da estação de metrô e as ruas e avenidas contidas nos *grids*. As 3 zonas apresentam características urbanas distintas, tanto no uso do solo como na forma espacial e na arquitetura. A zona 1 (cor laranja no mapa) é uma região de ocupação do solo com maior concentração de residências. A zona 2 (cor roxa no mapa) tem maior concentração comercial em toda sua extensão. A zona 3 (destacada pela cor rosa) é uma região de uso misto (parte comercial e parte residencial). Essa zona, em especial, foi dividida em duas grandes áreas, a região ao Norte da estação de metrô e região mais ao Sul⁵¹. Criamos essa divisão para aprofundar nossa análise qualitativa devido as características urbanísticas e arquitetônicas. Na região Norte não identificamos grandes alterações tanto da forma urbana como no uso do solo e na arquitetura. Por outro lado, a área mais próxima do metrô teve grandes alterações em um curto período devido ao crescimento de novas edificações.

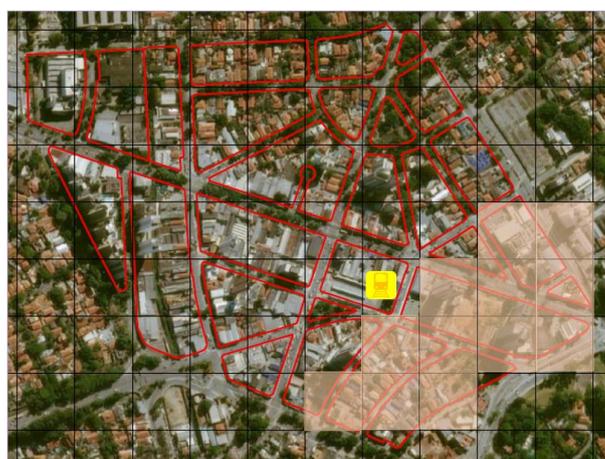
⁵¹A região Norte está área localizada a uma distância maior mais da estação de metrô enquanto a Sul está próxima.

Figura 34: Localização dos grids no mapa



Zona 1

Zona 2



Zona 3

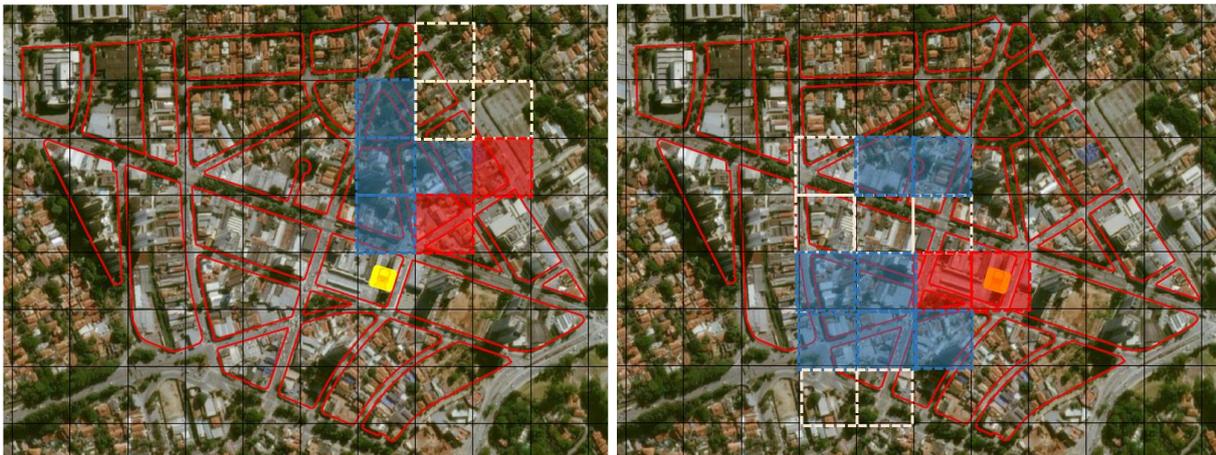
Legenda

 Estação de Metrô Butantã

Fonte: Autor. Elaboração própria

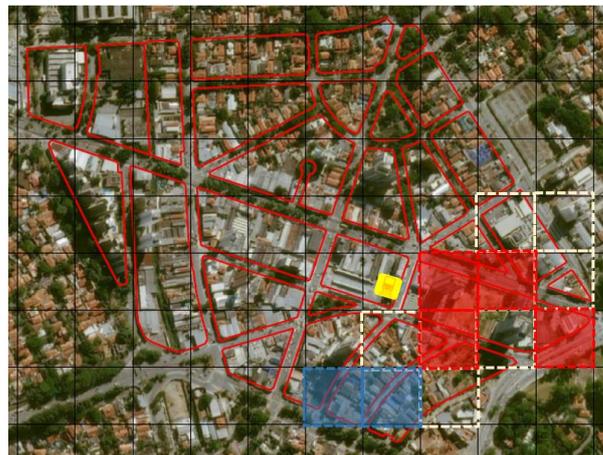
Seguindo a metodologia proposta nesta tese, identificamos e mapeamos subáreas, dentro de cada zona, que possuem altos e baixos níveis de criminalidade. Serão essas regiões que serão comparadas entre si. Vale salientar que utilizamos a distribuição das ocorrências de crime para definir as subáreas. A Figura 35 mostra as subáreas mapeadas em cada zona, assim como o número de crimes em cada uma delas (Tabela 5).

Figura 35: Localização e número de crimes das subáreas dentro de cada zona no mapa



Zona 1

Zona 2



Zona 3



Fonte: Autor. Elaboração própria

Tabela 5: Número de delitos registrados por Zona nas áreas de alta e baixa criminalidade

	Baixo Crime	Alto crime
Zona 1	1	15
Zona 2	3	78
Zona 3	10	137

Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

CAPÍTULO 3: ANÁLISE DOS RESULTADOS, REFLEXÕES E DISCUSSÕES

Esta tese tem como objetivo analisar a relação entre características físicas do espaço urbano e a ocorrência de crimes no entorno da estação de Metrô Butantã, São Paulo/SP. Nosso intuito é identificar como elementos da morfologia e tipologia urbanas contribuem para criar espaços mais seguros. Sendo mais específico, nosso estudo busca verificar a relação entre a criminalidade urbana com a presença de potenciais alvos, aparência do local, condições de permeabilidade e equipamentos de segurança.

No primeiro capítulo foi apresentada a fundamentação teórica que norteia esse debate, em que foram discutidos tópicos como desigualdade e segregação social, medo do crime, militarização dos espaços e teorias da criminologia ambiental. Baseado nesta literatura, foi realizado um esforço de construir uma visão integrada da relação entre a configuração do espaço urbano e crime. No segundo capítulo foi discutida a metodologia e apresentada a área de estudo. Além disso, foram apresentadas descrições sobre as variáveis dependentes e independentes. Este capítulo consolida nossa investigação ao apresentar e discutir os principais resultados encontrados nesta tese.

Partimos das hipóteses de que os crimes, em geral, têm **maior chance** de ocorrer em espaços caracterizados:

- i) com maior circulação de pessoas, carros, pontos de ônibus e com maior presença de amenidades urbanas,
- ii) mais degradados, menos conservadas e menos iluminadas,
- iii) com menor permeabilidade e conexão visual e
- iv) com menor quantidade de equipamentos de segurança.

Para investigar tais questões construímos variáveis com o intuito de captar cada uma dessas dimensões e, baseado em nossa metodologia, definimos trechos na nossa área de estudo que são considerados similares entre si, utilizando como critérios a renda domiciliar e a composição de raça/cor da população residente em cada um dos *grids* de tamanho de 100x100 metros. Buscamos identificar regiões próximas entre si, mas com diferenças no que se refere aos indicadores de criminalidade.

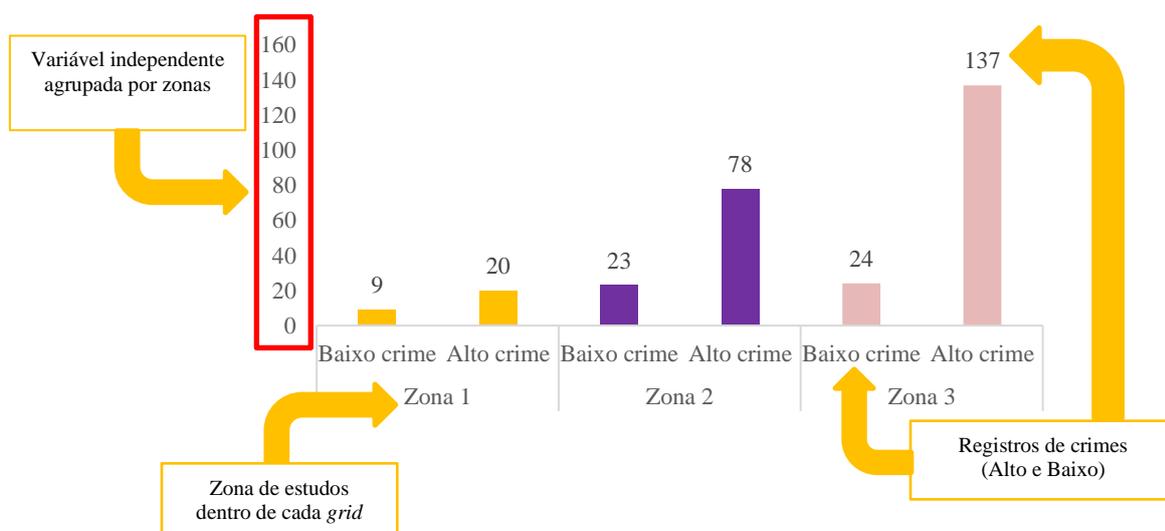
Com base no levantamento tipológico do espaço urbano dos trechos identificados iremos confrontar, neste capítulo, as características mapeadas com a quantidade de ocorrências criminais: relação entre a variável dependente (criminalidade) e as variáveis independentes em cada trecho. Iremos realizar também uma análise qualitativa, utilizando registros fotográficos e reflexões e discussões sobre os trechos identificados.

3.1 – Resultados: Características físico-espaciais e ocorrência de crimes no entorno do metrô Butantã

Antes de iniciarmos a análise em si, é importante apresentar ao leitor como interpretar os resultados que serão expostos nessa seção. Considerando as três zonas compostas de *grids* identificados como similares entre si, ver Figura 36 no capítulo 2, mapeamos (dentro de cada zona) aqueles que possuem altos níveis de criminalidade e os que apresentam baixo patamar de crime. Isso foi realizado tendo como referência a distribuição de ocorrências de crimes em cada uma das subáreas. Vale lembrar que estamos utilizando informações de furto e roubo referentes ao ano de 2021, a partir de dados da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP-SP). Dessa forma, para cada zona da Figura 35 foram identificadas subáreas que possuem altos e baixos níveis de criminalidade.

Na Gráfico 4 apresentamos a visualização que iremos utilizar ao longo dessa seção. Note que o eixo horizontal é composto pelas três zonas mapeadas, e que dentro de cada zona, existem subáreas de alto e de baixa criminalidade. No eixo vertical temos as informações consolidadas para as variáveis independentes referentes a cada zona. Note que a unidade geográfica inicial é o *grid*, cujas informações foram agregadas para a nova unidade territorial: as zonas.

Gráfico 4: Exemplo hipotético para interpretar os resultados



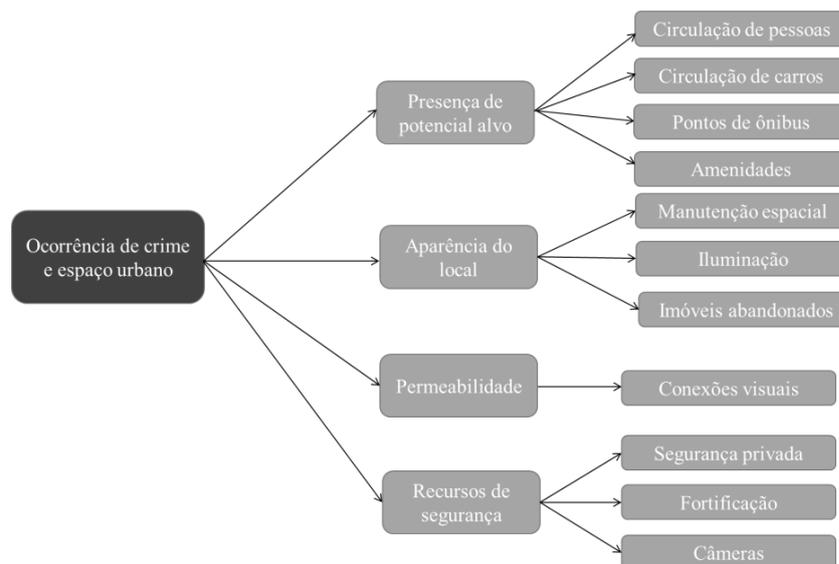
Fonte: Autor. Elaboração própria.

Apenas com o intuito didático e considerando um exemplo hipotético de uma variável independente qualquer, suponha uma variável chamada *variável-teste*, a Figura 35 deve ser lida da seguinte forma: áreas identificadas com maiores índices de criminalidade apresentam maiores valores da *variável-teste*.

Vale salientar que estamos discutindo nesta tese sobre relações de correlação. Ou seja, não podemos afirmar que a *variável-teste* causa mais crimes, nem vice-versa. Nossa análise não permite uma interpretação de uma relação de causa-efeito ou causalidade entre a dinâmica de crime e a *variável-teste*.

Uma vez que demonstramos como proceder com a interpretação dos gráficos, é importante discutir a estrutura de apresentação dos resultados. Para facilitar a construção dos nossos argumentos iremos seguir a estrutura lógica proposta na seção de metodologia. Dessa forma, estamos partindo do pressuposto que existem quatro dimensões principais que permeiam a relação entre crime e espaço, e que serão objeto de análise neste estudo: i) presença de potencial alvo; ii) aparência do local; iii) permeabilidade; e iv) recursos de segurança. Iremos esmiuçar a relação entre as variáveis independentes associadas com cada uma das dimensões definidas (e que compõem o conjunto de nossas hipóteses) e criminalidade. Para facilitar a compreensão do leitor, vamos repetir a Figura 13 do Capítulo 1, que detalha tal estrutura.

Figura 36: Ocorrência do crime e espaço urbano



Fonte: Autor. Elaboração própria.

3.1.1 – Dimensão 1: Presença de potencial alvo e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã

No capítulo de fundamentação teórica argumentamos que a dimensão de **presença de potencial alvo** seria analisada a partir de um conjunto de quatro variáveis específicas: circulação de pessoas, circulação de carros, pontos de ônibus e amenidades. De forma geral, a literatura aponta a existência de efeitos indefinidos sobre a relação de presença de potencial alvo com criminalidade. Buscando investigar essa questão, vamos apresentar os resultados para cada uma das variáveis acima descritas.

3.1.1.1 – Circulação de pessoas

A quantidade de possíveis alvos é um aspecto relevante para a ocorrência do ato delituoso (Brantingham e Brantingham, 1995). Se por um lado quanto maior é a circulação de pessoas em determinada região mais atrativo é para o ofensor realizar seus crimes (pois existe mais oportunidades), por outro, quanto mais pessoas em uma região maior a chance do criminoso ser reconhecido, pois existirão mais “olhos da rua” e, portanto, maior a chance do delinquente ser identificado e preso.

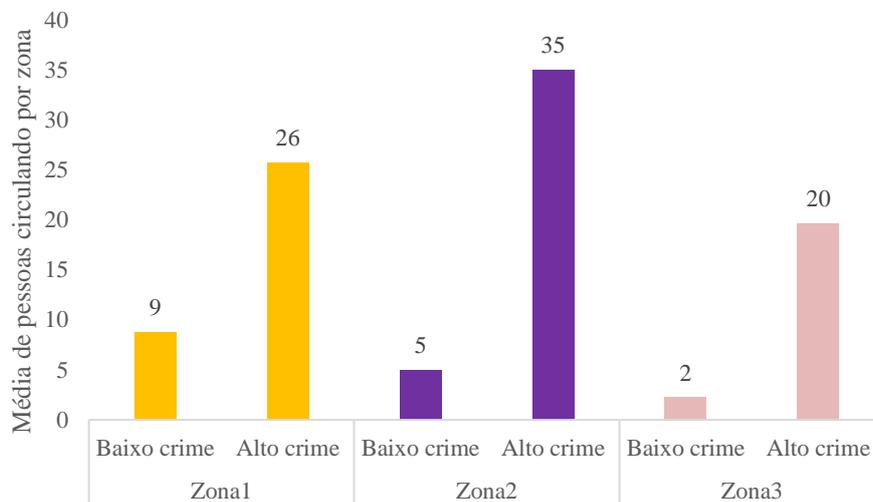
Os resultados desta tese referentes a essa questão podem ser verificados no Gráfico 5 abaixo. É possível perceber que regiões que possuem altos índices de criminalidade são àquelas que possuem maior quantidade de pessoas circulando em suas ruas e avenidas. Note que essa relação foi verificada para as três zonas identificadas no estudo, trazendo robustez para a análise.

Esse resultado converge com a ideia de que quanto mais pessoas circulam em um local, maior é a atratividade para o ofensor realizar os seus crimes. Sendo mais específico, na região no entorno do metrô Butantã, os resultados sugerem que o maior número de pessoas em circulação está relacionado com um aumento na concentração de potenciais alvos, que por sua vez possui uma correlação positiva com a ocorrência de crimes na região. É possível argumentar que estamos diante de uma situação que, devido à grande circulação de pessoas, ocorre um aumento no anonimato, o que diminui a sensação de territorialidade e dificulta a capacidade de vigiar.

Além disso, tendo como referência a teoria da atividade de rotina, podemos inferir que o fluxo contínuo e regular de pessoas em direção aos seus destinos (trabalho, estudo, casa ou lazer) contribui para moldar um cenário que torna mais propenso a ocorrência de

delitos criminosos, dado que existe uma maior chance de encontro entre o ofensor e a potencial vítima.

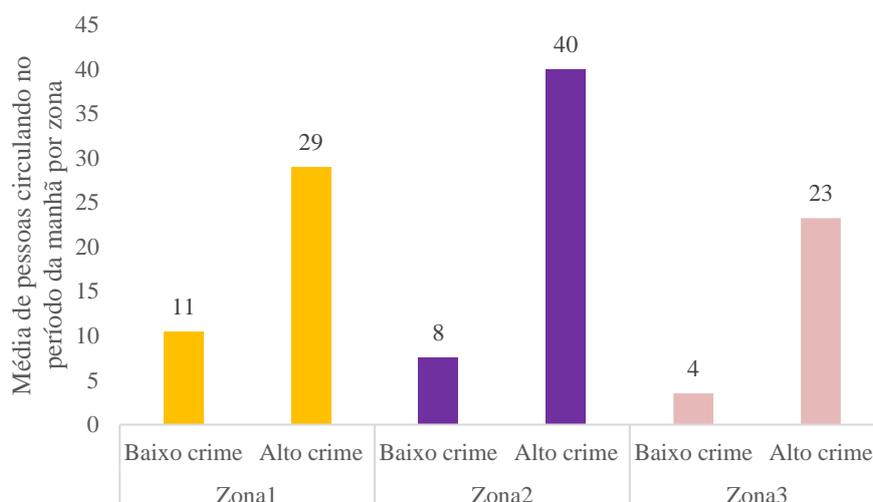
Gráfico 5: Circulação de pessoas e ocorrência de crimes



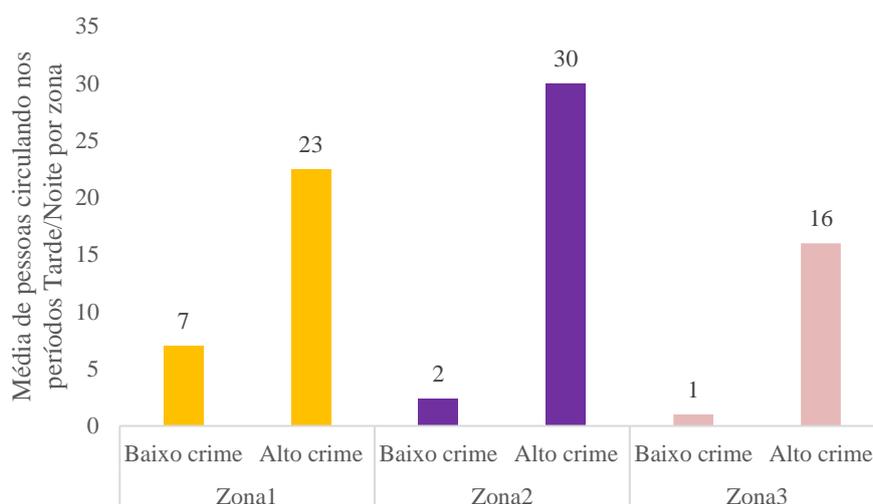
Fonte: Elaboração própria.

Aprofundamos nossa análise ao considerar horários específicos: seria a relação entre circulação de pessoas e crime a mesma ao longo do dia? Para isso, construímos o mesmo gráfico, porém restringindo nossa análise para os períodos da manhã - das 9:00 às 11:00 e tarde/noite - das 17:00 às 19:00. Os resultados sinalizam que regiões que possuem altos índices de criminalidades são àquelas com maior circulação de pessoas, independente do período do dia que seja considerado. Ou seja, os nossos resultados indicam que o fluxo de pessoas é uma variável relevante para compreender a dinâmica do crime, seja no período do dia ou da noite.

Gráfico 6: Circulação de pessoas por horários e ocorrência de crimes



(a) Horário manhã



(b) Horário tarde/noite

Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

Com a ideia de ilustrar para o leitor o quão dinâmica, em termos de circulação de pessoas, são as áreas vizinhas à estação de metrô Butantã, a Figura 37 mostra o intenso fluxo de pessoas (e de trânsito de forma geral) em diferentes momentos do dia. Note que o entorno do metrô Butantã, é de fato, uma região com grande movimentação de pessoas. Essa circulação de pessoas nas áreas mais próximas à estação de metrô Butantã é resultado, dentre outros motivos, da grande quantidade de serviços ofertados na região e do grande fluxo de transportes presentes nesta área. Some-se a isso o próprio caráter de nó de interligação de sistema de transportes exercido pela região do Butantã.

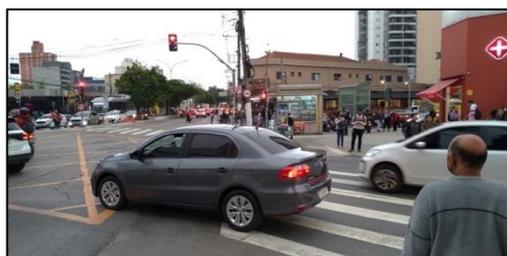
Figura 37: Circulação de pessoas no entorno do metrô Butantã.



(a) Avenida Vital Brasil, manhã



(b) Avenida Vital Brasil, tarde



(c) Avenida Vital Brasil, tarde



(d) Avenida Vital Brasil, noite

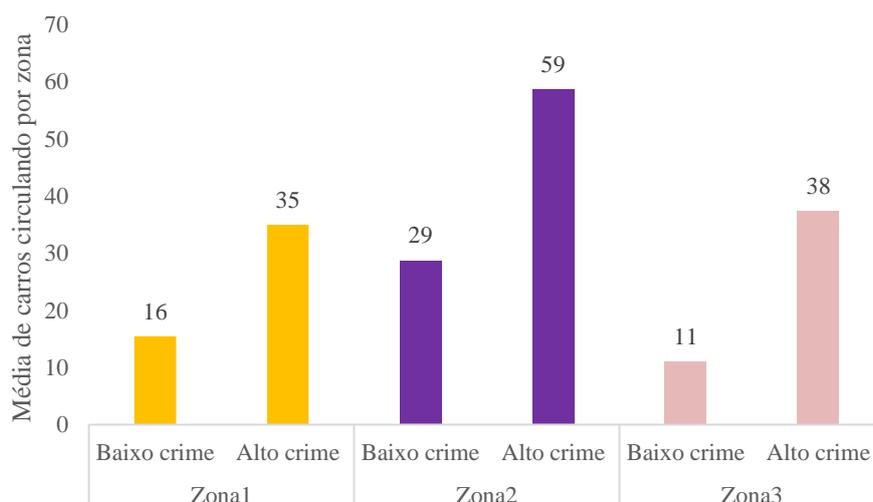
Fonte: Autor. Elaboração própria.

3.1.1.2 – Circulação de carros

Ao analisar a variável de *circulação de carros*, percebemos que os argumentos apresentados para justificar a relação entre a variável de *circulação de pessoas* e crime também se sustentam aqui. Por um lado, o maior fluxo de veículos leva a uma maior concentração de potenciais alvos no entorno dos semáforos e cruzamentos, atraindo a cobiça do ofensor. De forma oposta, poderíamos argumentar que a maior circulação de automóveis inibiria o comportamento criminoso, dado que maior seria o efeito “olhos da rua”, tal como defendido por Jacobs. Dessa forma, o efeito final seria inconclusivo.

O Gráfico 7 mostra os resultados do estudo para a região no entorno do metrô Butantã. Analisamos o número de carros circulando nas ruas e avenidas das zonas com os registros de crimes na região e verificamos que existe uma correlação positiva entre circulação de carros e criminalidade. De fato, para todas as zonas pesquisadas, o efeito que prevalece é que existe uma associação positiva entre *circulação de veículos* e criminalidade.

Gráfico 7: Circulação de carros e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

As imagens da Figura 38 fornecem ao leitor uma ideia da quantidade de carros circulando em algumas zonas das áreas de estudo. Note que o entorno do Butantã, devido a suas características de conectividade, é marcado pelo elevado fluxo de veículos em suas proximidades. Como ressaltado no Capítulo 2, a área do estudo é responsável por interligar diferentes áreas da metrópole paulista. A estruturação do sistema viário do Butantã cria uma conexão entre várias zonas da cidade de São Paulo, seja através de vias arteriais ou coletoras. Esse sistema de mobilidade da região permite que a população alcance a macrozona oeste da cidade e municípios circundantes.

A região está localizada em um dos maiores fluxos de carros e é ponto de conexão entre bairros e cidades. Os maiores fluxos de carros são advindos da Rodovia Raposo Tavares e da Avenida Francisco Morato com o acesso à Rodovia Regis Bitencourt, que se interligam através das ruas Sapetuba e MMDC (que dão acesso para o binário de movimentação de carros no sentido Noroeste/Sudoeste). A Avenida Vital Brasil é outro eixo de grande movimentação de veículos, pois através dela temos conexão nos sentidos Noroeste/Sudoeste através da Avenida Corifeu de Azevedo Marques (ela circunda a Cidade Universitária e conecta o bairro a áreas como Jardim Bonfiglioli, Rio Pequeno e a cidade de Osasco). As vias coletoras (Ruas Alvarenga e Camargo) interligam a Rodovia Raposo Tavares e a Avenida Eliseu de Almeida, outra via arterial da região Oeste. Outro eixo viário de circulação expressa que interliga a zona Oeste a Sul está na Avenida Valdemar Ferreira. Por fim, a Marginal Pinheiros define o perímetro Leste da ZEU

Butantã e é uma das principais artérias tendo impacto fundamental na alimentação deste sistema viário.

Figura 38: Circulação de carros no entorno do metrô Butantã.



(a) Av. Vital Brasil



(b) Rua Reação, sem número



(c) Rua Alvarenga, sem número



(d) Rua Camargo, sem número

Fonte: Autor. Elaboração própria

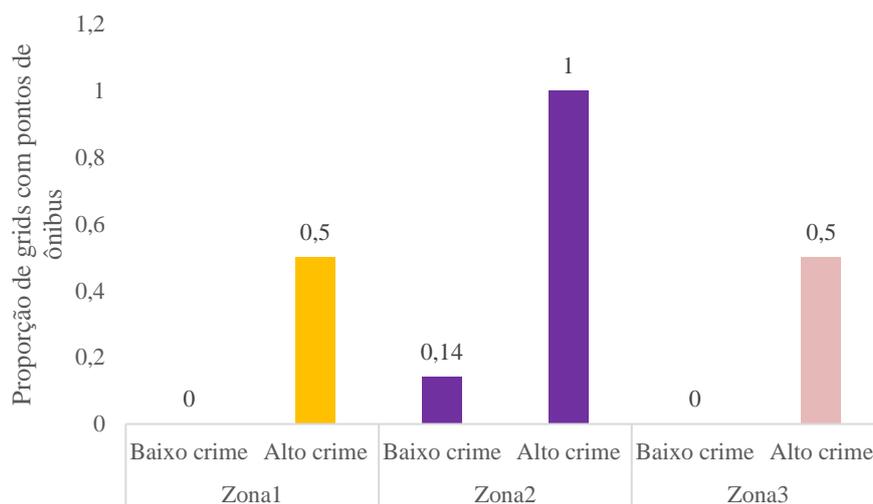
3.1.1.3 – Pontos de ônibus

Dentro do âmbito da dimensão de presença de potencial alvo, os pontos de ônibus têm a característica de concentrar em áreas específicas das ruas e avenidas uma grande quantidade de pessoas, podendo, dessa forma, possuir correlação com a ocorrência do crime. Por isso, consideramos em nosso arcabouço analítico o papel desempenhado pelos pontos de ônibus, em que para cada um dos grids registramos ou não sua existência. Ou seja, caso existam pontos de ônibus no grid preenchemos nossa variável com SIM (ou 1), ou caso contrário, inserimos NÃO (ou 0). Para agregar a variável por zona, contabilizamos a proporção de grids que possuem ao menos um ponto de ônibus em seu território.

O Gráfico 8 apresenta os resultados encontrados. Os dados sinalizam que em regiões de maiores índices de criminalidade também são encontrados mais pontos de ônibus. Note que essa relação se sustenta para todas as três zonas consideradas em nosso estudo. Particularmente, a leitura do resultado para a zona 2 é: dentro da zona 2, na subárea com baixa criminalidade, 14% dos grids possuem pontos de ônibus enquanto para

a subárea de alta criminalidade, 100% dos grids possuem ao menos um ponto de ônibus. Esse resultado reforça a importância da presença de alvos em potencial na ocorrência dos delitos, uma vez que contribui para maior chance de “gratificação” da atividade criminosa.

Gráfico 8: Pontos de ônibus e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

A Figura 39 abaixo mostra algumas imagens que retratam o quão concentradas as pessoas ficam nos pontos de ônibus. Esse cenário é agravado em horários de pico. Em situações como essas, identificamos que existe uma relação positiva com a ocorrência de crimes. Vale ressaltar que esse resultado não pode ser utilizado para defender um possível argumento de que as pessoas devem utilizar o transporte privado em detrimento do transporte público. Muito pelo contrário, ao revelar que a concentração de pessoas nos pontos de ônibus possui uma correlação positiva com a criminalidade, estamos identificando e mapeando como elementos do espaço do espaço urbano se relacionam com o crime, fornecendo novas ferramentas de combate ao crime que permitirão às autoridades públicas atuarem para reverter esse cenário.

Figura 39: Pontos de ônibus na área de estudo



(a) Avenida Vital Brasil, número 326 - Butantã

(b) Avenida Vital Brasil, número 678 - Butantã



(c) Praça Valdemar Ortiz, número 1727- Butantã

(d) Avenida Vital Brasil, sem número - Butantã

Fonte: Autor. Elaboração própria

3.1.1.4 – Amenidades urbanas

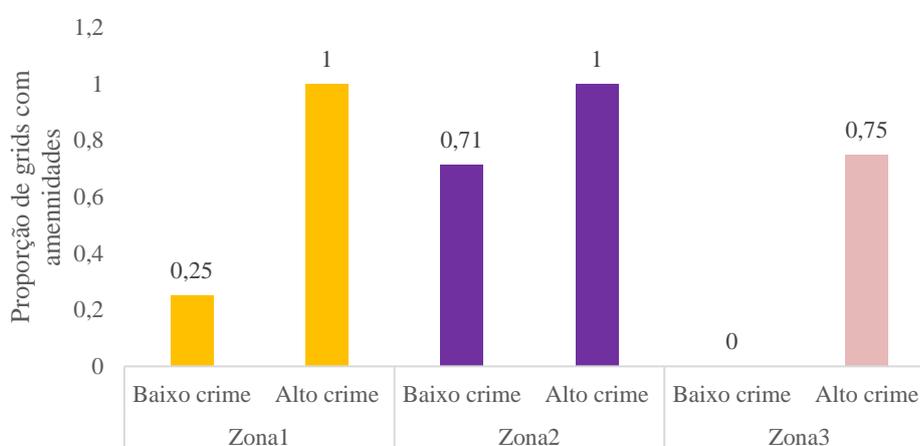
Ainda dentro da dimensão de presença de potencial alvo, as amenidades urbanas são um aspecto relevante a ser considerado, dado o poder de atração que exercem nas pessoas. Nesta tese a definição de amenidades é entendida como a presença de equipamentos urbanos como restaurantes, bancos, mercados e farmácias, que atraem as pessoas para o seu interior. Portanto, restringimos nossa análise para instalações urbanas construídas pelo homem. É exatamente devido a esse aspecto que partimos da hipótese de que um maior número de amenidades tende a concentrar em seu entorno potenciais alvos, tornando o delito atrativo. Similarmente aos casos anteriores, pode ser que, através do mecanismo de “olhos da rua”, ocorra uma redução das chances de ocorrência do crime.

Similarmente ao caso de pontos de ônibus, mapeamos, para cada um dos grids, a sua existência ou não de amenidades. Ou seja, caso existam amenidades preenchemos nossa variável com SIM (ou 1), ou caso contrário, inserimos NÃO (ou 0). Para agregar a variável por zona, contabilizamos a proporção de grids que possuem ao menos uma construção de amenidade em seu território.

O Gráfico 9 abaixo apresenta os resultados principais do estudo referente a relação entre amenidades urbanas e ocorrências de crimes. É possível perceber que para todas as três (3) zonas consideradas em nossa área de estudo, há evidências sugestivas de que

regiões que apresentam maiores níveis de criminalidade, também possuem mais amenidade urbana. Particularmente, a leitura do resultado para a zona 1 é: dentro da zona 1, na subárea com baixa criminalidade, 25% dos grids possuem amenidades enquanto para a subárea de alta criminalidade, 100% dos grids possuem ao menos uma construção definida como amenidade. Os resultados indicam que a concentração de potenciais alvos em regiões específicas da área do estudo, particularmente devido a presença de amenidades, é um elemento essencial ao considerar para se pensar a relação entre características do ambiente urbano e crime.

Gráfico 9: Amenidades urbanas e ocorrência de crimes

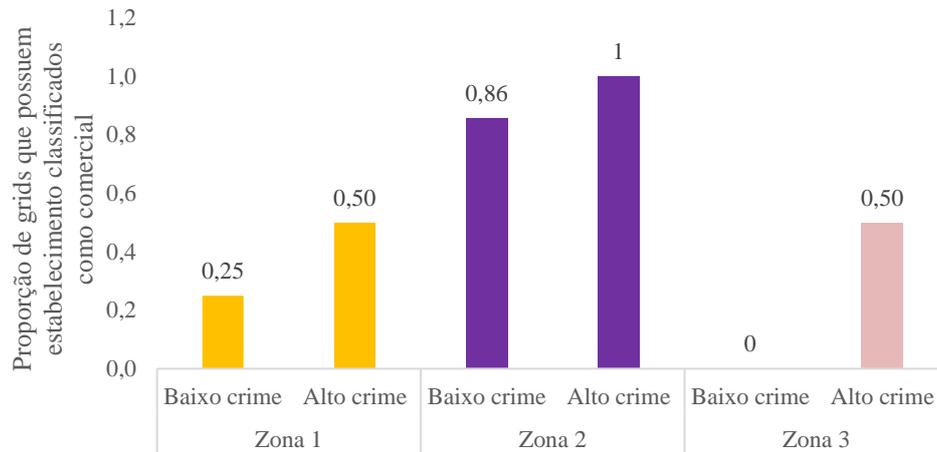


Fonte: Autor. Elaboração própria.

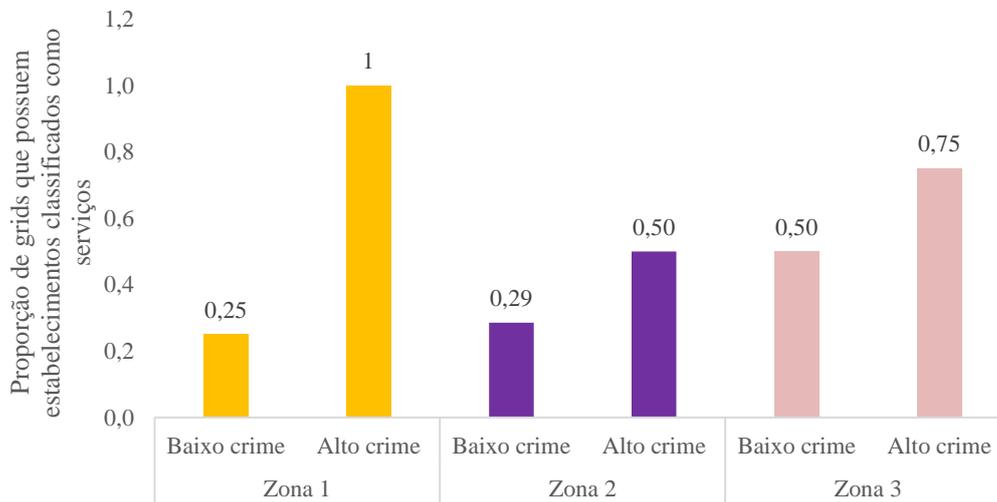
Para construirmos uma visão mais profunda realizamos uma análise detalhada sobre os diferentes tipos de estabelecimentos que compõem o conjunto de amenidades. Seria plausível supor que o efeito de atração para cada uma das construções definidas como amenidades possa não ser homogêneo entre si. Para tanto, categorizamos as amenidades de acordo com o tipo de atividade exercida. Assim, classificamos os estabelecimentos em 3 grupos: comércio (lojas, armazéns, oficinas, farmácias), serviços (bancos, correios, empresas) e alimentação (supermercados, açougues, lanchonetes, restaurantes, lojas de doces e padarias) e, na sequência, fizemos a mesma comparação realizada anteriormente. Os resultados podem ser verificados no Gráfico 10.

É interessante notar que, independentemente do tipo de estabelecimento considerado, áreas com maior número de crimes também são aquelas com maior presença de amenidades. De fato, a presença de potencial de alvo parece ser um elemento importante ao analisarmos a questão da relação entre espaço urbano e crime.

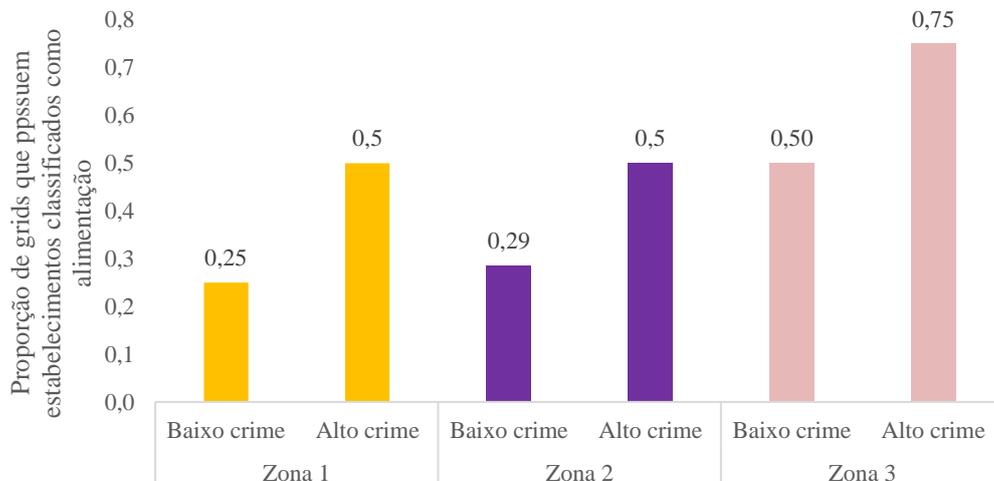
Gráfico 10: Amenidades urbanas por atividade e ocorrência de crime



(a) Comércio



(b) Serviços



(c) Alimentação

Fonte: Autor. Elaboração própria.

As imagens da Figura 40 mostram alguns dos estabelecimentos da região. Podemos notar que o entorno do Butantã é caracterizado pela presença de uma grande variedade de construções que trazem consigo amenidades urbanas, principalmente ao longo da Av. Vital Brasil, um verdadeiro corredor de comércio, serviços e alimentação.

Figura 40: Estabelecimentos no entorno do Butantã



(a) Avenida Vital Brasil, número 653

(b) Avenida Vital Brasil, número 556



(c) Avenida Vital Brasil, número 549

(d) Avenida Vital Brasil, número 583

Fonte: Autor. Elaboração própria

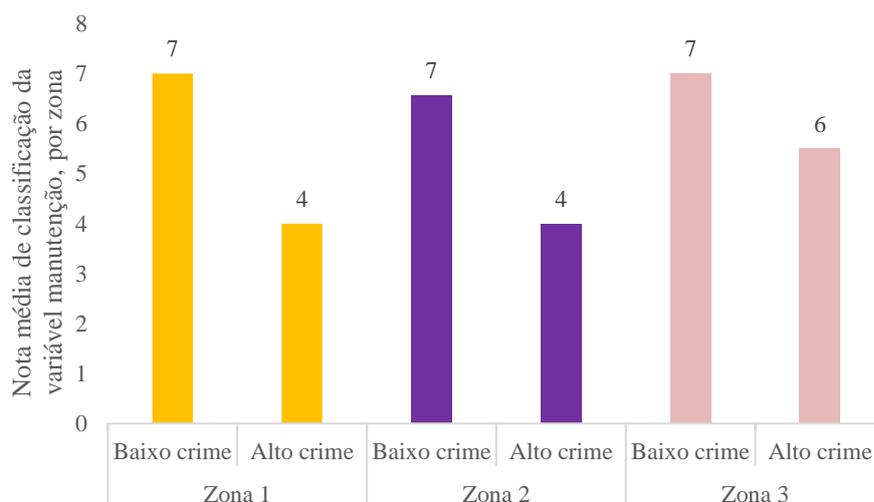
3.1.2 – Dimensão 2: Aparência do local e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã

Entre as hipóteses levantadas nesta tese a questão da **aparência do local** é um elemento fundamental para analisar a relação entre características do ambiente urbano e crime. Inspirados pela Teoria de Broken Windows, argumentamos que regiões marcadas por sinais de deterioração física, pichações e falta de zelo sinalizam um cenário de menor controle social, evidenciando maior vulnerabilidade, que pode ser uma brecha para a ocorrência de delitos. Por outro, as mesmas características descritas acima podem influenciar o comportamento do usuário, fazendo com que ele evite tal área, devido ao mecanismo do medo do crime. É possível que tenhamos indícios de um ciclo vicioso, em que a aparência do lugar transmite uma sensação de falta de controle social, afastando usuários e tornando os locais cada vez menos utilizados, vazios e perigosos.

3.1.2.1 – Manutenção espacial

Ao se ter em vista a forma como as pessoas reagem a uma região que comumente as influenciam por estímulos ambientais de diferentes maneiras e tomando como base a teoria das janelas quebradas de Wilson e Kelling (1982) avaliamos a deterioração física de edificações e ruas na tentativa de compreender como a falta de manutenção pode contribuir para a ocorrência do crime. Dessa forma, identificamos e mapeamos as áreas dentro dos *grids* com melhores e piores condições de manutenção espacial e comparamos com os registros de crimes. Os resultados dessas análises podem ser verificados no Gráfico 11, que sinaliza que áreas que possuem menor nível de criminalidade apresentam melhor manutenção do espaço urbano. Cabe ressaltar que esse resultado foi encontrado para todas as zonas consideradas na análise.

Gráfico 11: Manutenção espacial e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

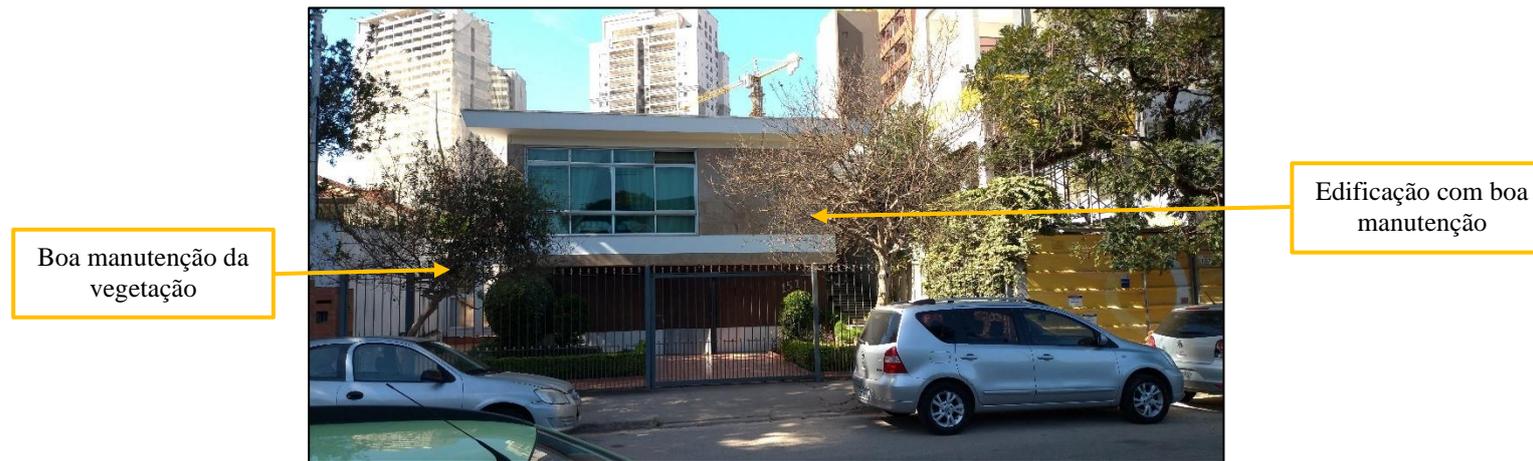
Na Figura 41 abaixo inserimos imagens de alguns ambientes dentro de nossa área de pesquisa para expor ao leitor exemplos referentes à manutenção espacial. Podemos identificar vários casos de regiões com boa conservação e manutenção espacial: as ruas não têm acúmulo de lixo, são limpas e com cestos de coleta de lixo público; as edificações têm pintura preservada e a vegetação dos jardins é bem cuidada. Além disso, as calçadas, a vegetação e a fachada das edificações mostram boa conservação e manutenção. Podemos argumentar que áreas com tais características estão associados com o aumento

da diversidade de pessoas e edificações, garantindo vitalidade urbana e redução da criminalidade.

Figura 41: Casos de boa manutenção espacial no entorno do Butantã



(a) Rua M.M.D.C, número 80 – Butantã



(b) Rua Dráusio, número 151- Butantã



(c) Rua Dráusio, número 66 – Butantã
Fonte: Autor. Elaboração própria

Por outro lado, a Figura 42 mostra algumas regiões caracterizadas pela baixa manutenção espacial. É possível perceber que algumas edificações possuem pichações e apresentam sinais de vandalismo. Note que até as portas estão pichadas e que existe uma grande estrutura de arames de proteção nos muros. As duas últimas imagens ilustram outros pontos de má conservação, particularmente nos quesitos de preservação de calçadas e vegetação. Note que na imagem da Figura 42 (c) temos vegetação com problemas de poda e árvores de pequeno porte má cuidadas e lixo nas calçadas. A última imagem Figura 42 (d) mostra acúmulo do lixo e a falta de preservação e manutenção das calçadas, que é um problema que interfere na caminhabilidade urbana.⁵²

Figura 42: Casos de baixa manutenção espacial no entorno do Butantã



(a) Rua Martins sem número – Butantã



(b) Rua Cataquese, número 26 – Butantã

⁵² Segundo Chris Bradshaw (1993), a caminhabilidade é uma qualidade do lugar; o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, a todos o direito a locomoção. Dessa forma, compreendemos a caminhabilidade como a capacidade do espaço público de permitir o ato de caminhar.



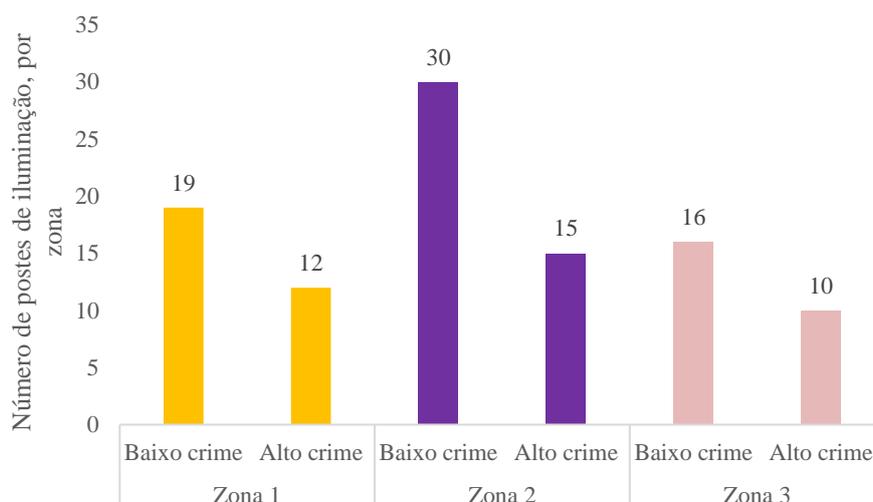
(c) Rua Dráuzio, número 143- Butantã
Fonte: Autor. Elaboração própria.

3.1.2.2 – Iluminação

Dentro da dimensão de aparência do local, a questão da iluminação é um elemento que está diretamente relacionado com a forma como a qual os usuários irão perceber determinada região, principalmente no período noturno. Nossa hipótese é que a iluminação tem uma relação negativa com a criminalidade urbana, pois aumenta a sensação de segurança para o transeunte. Para averiguar essa questão, quantificamos o número total de postes de iluminação em funcionamento e comparamos com os registros de crimes da região. Os resultados, no Gráfico 12, indicam que áreas com menores níveis de criminalidade são aquelas com maior presença de iluminação. Perceba que essa relação foi obtida para todas as zonas analisadas.

A lógica é que o criminoso dificilmente irá cometer um ato ilícito em regiões com boa iluminação, pois nessas áreas a maior capacidade de visão dos vizinhos permite a identificação do criminoso dificultando qualquer ação ilícita do agressor. Podemos defender que a iluminação é um componente que interfere nas decisões do criminoso de cometer qualquer ato, pois aumenta as chances do criminoso ser identificado, e posteriormente punido.

Gráfico 12: Iluminação pública e ocorrência de crimes



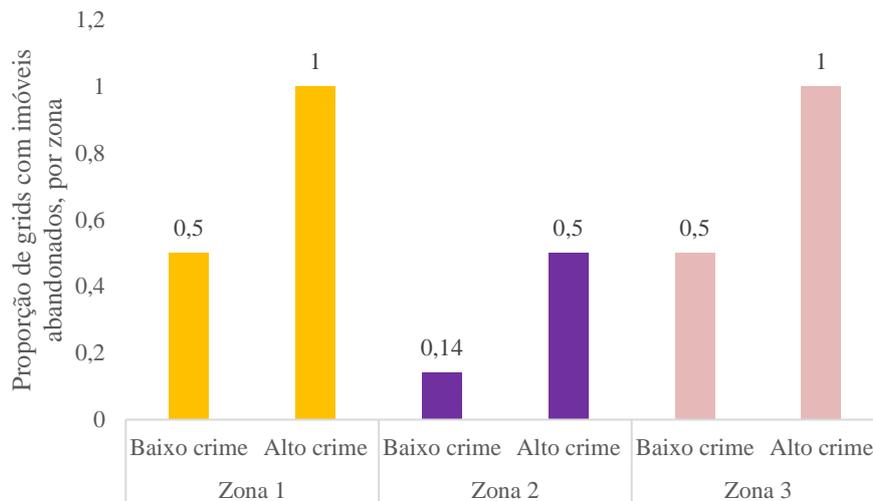
Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

3.1.2.3 – Imóveis abandonados

De modo geral, fatores como sinais de decadência urbana e a deterioração física das edificações aumentam a sensação de medo e insegurança que pode ter uma relação positiva com a criminalidade (Wilson e Kelling, 1982; Assis, 2010). Tendo isso em mente, avaliamos as áreas dentro de cada *grid* identificando e registrando todas os imóveis abandonados e comparamos com os registros de crimes.

O Gráfico 13 mostra que em todas as zonas analisadas, regiões com maiores níveis de criminalidade também são aquelas com maior presença de imóveis abandonados. Note que essa relação se sustenta para todas as três zonas consideradas em nosso estudo. De modo específico, para cada um dos grids mapeamos a existência de tais imóveis. Ou seja, caso existam construções abandonadas no grid preenchemos a variável com SIM (ou 1), ou caso contrário, inserimos NÃO (ou 0). Seguindo procedimento anterior, consolidamos a variável por zona, contabilizando a proporção de grids que possuem ao menos um imóvel abandonado em seu território. A leitura do resultado para a zona 2 é: dentro da zona 2, na subárea com baixa criminalidade, 14% dos grids possuem imóvel abandonado enquanto para a subárea de alta criminalidade, 50% dos grids possuem ao menos uma construção em situação de abandono. Do ponto de vista teórico, edificações abandonadas podem atuar como elementos facilitadores e/ou atratores de criminosos.

Gráfico 13: Imóveis abandonados e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

As imagens da Figura 43 mostram alguns imóveis abandonados localizados nas zonas dentro dos *grids*. Essas edificações contribuem para um conjunto mais amplo de deterioração urbana, pois esse tipo de imóvel contribui para a criação de espaços hostis e propensos para a ocorrência de crimes e atividades ilícitas, como o uso de drogas, roubos, estupros etc. Esses imóveis, curiosamente, estão localizados próximos a estação de metrô, região que deveria ser mais preservada para garantir maior atratividade de atividades sociais, elevando os índices de segurança.

Figura 43: Imóveis abandonados



(c) Rua Alvarenga, número 1083

(d) Rua Alvarenga, número 1099

Fonte: Autor. Elaboração própria

3.1.3 – Dimensão 3: Permeabilidade e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã

A dimensão de permeabilidade é vista como relevante na relação com a criminalidade, devido ao seu papel desempenhado na seleção e acesso do criminoso ao seu potencial alvo. Por outro lado, da mesma forma que nas análises anteriores, não é imediato argumentarmos se existe ou não uma relação positiva entre permeabilidade e crime. Pode ser que exista uma relação negativa com a ocorrência do crime: quanto maior a facilidade com que as pessoas acessam as diferentes localidades de uma região (maior permeabilidade) maior é o efeito de “olhos da rua”, e, portanto, maior a vigilância natural e menos chance de ocorrência de delitos. Mas, em contraposição, maior controle sobre quem circula na região (menor permeabilidade), garante menor anonimato, sendo, portanto, mais fácil vigiar a região. Espera-se, neste caso, uma redução na criminalidade.

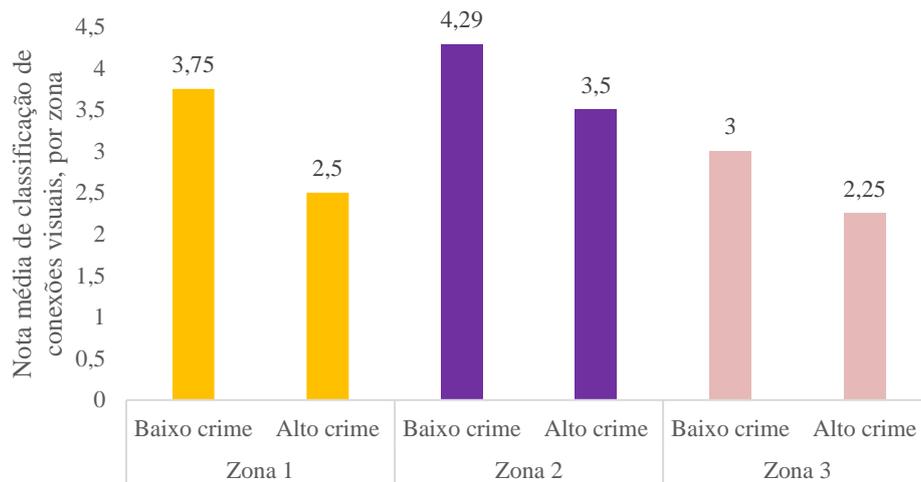
3.1.3.1 – Conexão visual

Segundo Soares (2017, p.346) “... a maior possibilidade de visão dentro do próprio espaço, à existência de conexões visuais que permitem a vigilância natural do espaço, ou à menor existência de possíveis esconderijos que possam ser utilizados pelo infrator, parecem contribuir para que se tenha menos ocorrências criminais.” Assim, procuramos analisar a qualidade da visibilidade das edificações com os espaços públicos nos arredores da estação do metrô Butantã. O resultado dessa análise está disponível no Gráfico 14, que indica que áreas com menor nível de criminalidade são aquelas com maior permeabilidade. Esse resultado se mantém para todas as zonas analisadas.

Para todas as zonas identificadas, a nota média de classificação da variável de permeabilidade⁵³ foi maior para regiões com baixos níveis de criminalidade. Argumentamos, dessa forma que, regiões com maior conexão visual, ou seja, o campo de visão das janelas e portas de edificações e a visão das ruas, são aquelas que possuem menor crime. Isso pode ser justificado pelo fato de que quanto maior a conexão visual, mais fácil será a identificação do criminoso, por exemplo devido a vigilância informal e os “olhos das ruas”.

⁵³ É por esse motivo que no gráfico 18 a variável assume valores decimais.

Gráfico 14: Conexões visuais e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

A Figura 44 abaixo mostra alguns casos identificados como condições boas de conexão visual. Note que as janelas dos imóveis permitem que os moradores tenham visibilidade das ruas, de tal forma que o campo de visão com as áreas públicas não possui interferências significativas. Interessante perceber que essa mesma característica também está presente no edifício da Figura 44 (c), que é um empreendimento novo na região, mas que já foi erguido considerando o aspecto da permeabilidade.

Figura 44: Conexões visuais permeáveis no entorno do metrô Butantã



- Não há interferências no campo de visão com os espaços públicos
- Janelas com amplo campo de visão
- Conexão funcional (portas e janelas viradas para as ruas)

(a) Rua Dráusio, número 151 – Butantã



Não há interferências no campo de visão com os espaços públicos

Janelas com amplo campo de visão

Conexão funcional (portas e janelas viradas para as ruas)

(b) Rua Dráusio, número 99



Não há interferências no campo de visão com os espaços públicos

Janelas com amplo campo de visão com as áreas públicas

Conexão funcional (portas e janelas viradas para as ruas)

Entrada secundária da estação de Metrô Butantã.

(c) Rua Engenheiro Biannor, número 60
Fonte: Autor. Elaboração própria.

Na Figura 45 podem ser vistos os exemplos de edificações com baixa conexão visual. Note que o campo de visão é comprometido, na maioria das vezes, pelos equipamentos de segurança, como cercas, grades e arames. A Figura 45 (c) mostra que a vegetação sem manutenção (árvores sem poda), por sua vez, está dificultando a permeabilidade visual. De fato, são vários os elementos que podem dificultar a

permeabilidade, mas que devem ser considerados para construir um espaço urbano mais seguro e menos propenso ao crime.

Figura 45: Conexões visuais não-permeáveis no entorno do metrô Butantã



(a) Rua Dráusio, número 78



(b) Rua Martins, número 135 – Butantã



(c) Rua Dráusio, número 87 – Butantã

Fonte: Autor. Elaboração própria.

Interferências no campo de visão com os espaços públicos

Janelas sem campo de visão

Interferências no campo de visão com os espaços públicos

Interferências no campo de visão com os espaços públicos

3.1.4 – Recursos de segurança e criminalidade no entorno da estação de metrô Butantã

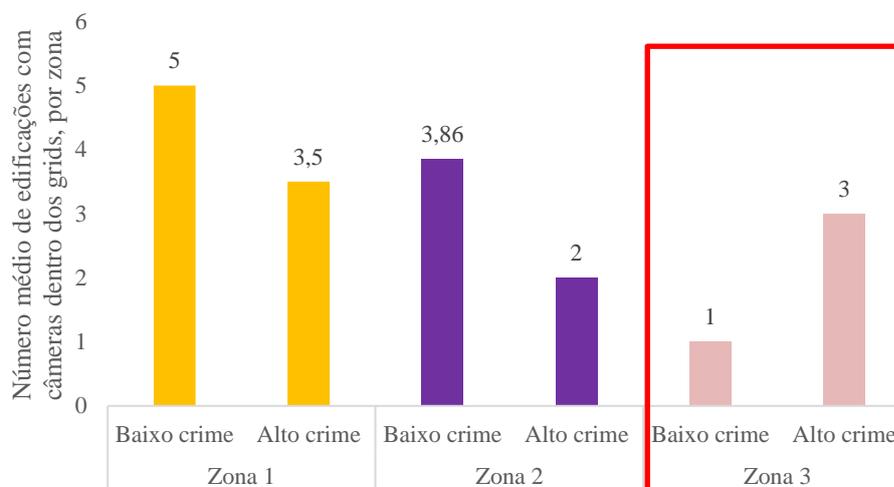
Como hipótese levantada neste estudo, esperamos que regiões com menor criminalidade sejam aquelas com maior quantidade de equipamentos de segurança. A presença de **recursos de segurança** é entendida aqui como o uso de câmeras em edificações, nas ruas, segurança privada e fortificações nos muros, que atuam como papel de “guardiões”. Todos esses elementos tendem a trazer maior risco para o ofensor, mesmo considerando todos os aspectos relativos à utilização intensa de sistemas de videomonitoramento realizados no texto.

3.1.4.1 – Segurança privada e criminalidade

Avaliamos os recursos de segurança nas áreas contidas dentro dos *grids*, para medir se a instalação desses equipamentos está relacionada com menores indicadores de criminalidade. Inicialmente, analisamos o número de residências que possuem câmeras em cada *grid* considerado. É possível ver nos resultados do Gráfico 15 que áreas com menores índices de criminalidade são aquelas com maior o número de câmeras. Note, entretanto, que essa relação não se sustenta para todas as zonas consideradas no estudo. Particularmente, para a zona 3, os dados indicam uma relação oposta: regiões de maior criminalidade possuem maior número de edificações com câmeras. Esses resultados sugerem que não existe, explicitamente, uma correlação negativa direta entre diminuição de crimes e a presença de edificações com câmeras.

Como reflexão vale ressaltar que é possível que a presença de câmeras nas edificações exerça de fato um efeito negativo na criminalidade, pois aumenta os custos de ocorrência do crime para o ofensor. Por outro lado, não sabemos se as câmeras foram instaladas em regiões que, previamente, já possuíam altos índices de crimes. Ou seja, será que as câmeras são instaladas justamente em áreas violentas (e, portanto, a maior presença de câmera existe devido a maior criminalidade)? Essa é uma questão extremamente pertinente. Outro argumento levantado aqui é a que a zona 3 é caracterizada por intensas transformações urbanísticas, com elevado dinamismo imobiliário. Essas transformações intensas e rápidas podem ter relação direta com o resultado encontrado.

Gráfico 15: Edificações com câmeras e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

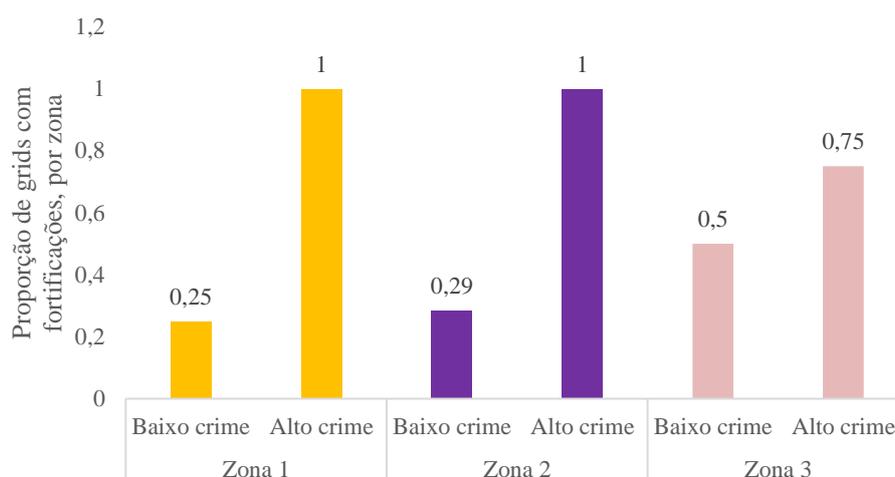
3.1.4.2 – Fortificação e criminalidade

Além das câmeras de vigilância outro item avaliado foram as fortificações⁵⁴. Assim, quantificamos o total desse tipo de equipamento e comparamos com os registros de crimes na região. Os resultados obtidos indicam que regiões com maior ocorrência de crime são aquelas com maior presença de fortificações (ver Gráfico 16). A crítica é que ainda que essas instalações de autodefesa possam “evitar” que o crime ocorra dentro das edificações, fora desses “bunkers ou guetos de segurança” o crime cresce, pois há uma redução de atividades humana e interação social.

Similarmente às variáveis anteriores, para cada um dos grids mapeamos a presença de elementos que caracterizam a fortificação dos espaços urbanos e preenchemos a variável com SIM (ou 1), ou caso contrário, inserimos NÃO (ou 0). Em seguida, agrupamos a variável por zona, contabilizando a proporção de grids que possuem características de fortificação em seu território. A leitura do resultado para a zona 2 é: dentro da zona 2, na subárea com baixa criminalidade, 29% dos grids possuem elementos de fortificação enquanto para a subárea de alta criminalidade, 100% dos grids possuem tais características. Note que os resultados expostos sinalizam que a fortificação não parece ser uma estratégia eficaz para o combate ao crime.

⁵⁴ Verificamos que alguns itens que determinamos como fortificações estão em maiores escalas. Esses itens são: cercas de arrames farpado, cercas elétricas, serpentinas e lanças.

Gráfico 16: Fortificações e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

O imaginário do medo⁵⁵, elemento constitutivo de origem social e que não é reflexo da realidade, define estruturas de significados fixadas em processos concretos nos quais as pessoas dão forma e sentido a existência e cria relações dialéticas entre o imaginário e o urbanismo. A partir disso, as pessoas buscam formas de se defender de algo irreal. Não estamos afirmando que a criminalidade é algo inexistente nas cidades, apenas estamos assinalando algumas ações incondizentes com a realidade. Dito de outra forma, esse imaginário de insegurança que a população cria gera movimentos, por vezes infundados, dentro da urbanidade e que são considerados como essenciais dentro das grandes cidades (Silva, 2004; Caldeira, 2000).

Segundo Caldeira (2000), as fortificações são fundamentais nos projetos arquitetônicos, e revelam o status social do morador. Por outro lado, referente à capital paulista, essas transformações ligadas a segurança apresentam um significado negativo no que diz respeito a vitalidade urbana. As imagens abaixo mostram exemplos de algumas residências dentro de nossa zona de pesquisa com fortificações.

⁵⁵ Segundo Silva (2004) a concepção de imaginário do medo parece comportar uma leitura etapista e dicotômica, segundo a qual se constitui um imaginário do medo (que seria a primeira etapa) que gera condutas da população elaboradas a partir dele (a segunda etapa). Como decorrência do não reconhecimento da simultaneidade desses movimentos, o autor identificou o perigo da supervalorização da primeira etapa em relação a segunda, devido a determinação sugerida. Disso decorre a opção pelas representações sociais no espaço urbano. A proposta de conceber o imaginário social como estratégia para dar conta dos processos urbanizadores baseados no medo, que não são manifestações de uma cidade, mas do mundo que a urbaniza, orientam as atividades das pessoas modelando a materialidade das metrópoles (Lindon, 2009; Aguilar, 1997; Hiernaux, 2006).

Figura 46: Fortificações de edificações



(a) Rua Dráusio, número 46 - Butantã



(b) Rua Dráusio, número 66 - Butantã



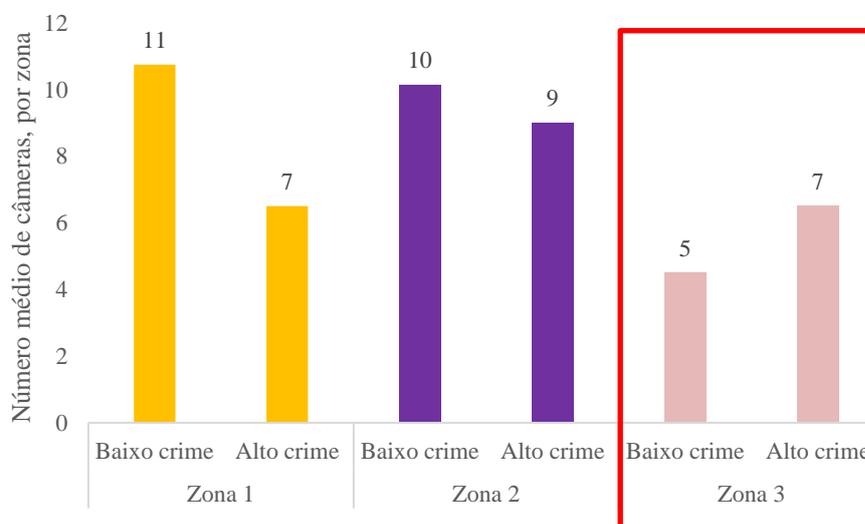
(c) Rua Dráusio, número 140 – Butantã
Fonte: Autor. Elaboração própria.

3.1.4.3 – Câmeras e criminalidade

É importante compreender que o efeito exercido no território através da implementação de novas construções eleva o número de equipamentos de vigilância no espaço. Assim, a militarização do espaço ocasionada pela instalação de grupos “pavilhonares e pseudoconjuntos” sem conexão com os arredores hierarquizam os espaços com leis de segurança próprias (Henry Lefebvre, 2006).

Trazemos nessa seção a análise da relação entre o número de câmeras e a criminalidade nas redondezas da estação de metrô e identificamos evidências de que áreas com maior criminalidade são aquelas com menor presença de câmeras. Particularmente, esse resultado foi verificado nas zonas 1 e 2. Por outro lado, na zona 3 as evidências sugerem uma relação oposta, em que a subárea de menor crime possui um menor número médio de câmeras. Assim, os resultados desta análise sinalizam que esse tipo de equipamento de vigilância não é garantia de menos crimes, pois podemos ter câmeras em áreas com menos crimes, assim como em áreas com muitos crimes.

Gráfico 17: Câmeras e ocorrência de crimes



Fonte: Secretaria de Segurança Pública – SP. Elaboração própria.

As imagens abaixo mostram as câmeras de vigilância instaladas em algumas edificações localizadas em nossa zona de pesquisa. A figura 47 (a) mostra um dos vários condomínios antigos da região. Nele contabilizamos um total de 20 câmeras de vigilância.

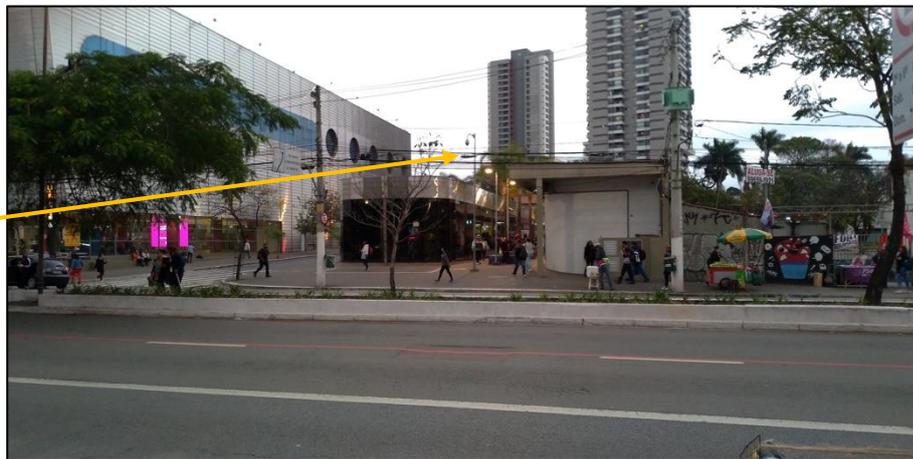
Figura 47: Câmeras



Poste com câmeras de vigilância nas ruas

Câmeras de vigilância

(a) Avenida Caxingui, número 283 - Butantã



Câmeras de vigilância nas ruas

(b) Avenida Vital Brasil, 401 -Butantã



Câmeras de vigilância nas ruas

Ponto de Taxi

(c) Rua Engenheiro Biannor, número 39 – Butantã

Fonte: Autor. Elaboração própria.

Machado (2004) descreve sobre a dicotomia do imaginário do medo que faz as pessoas criarem condutas no processo urbano justificado por ações irreais na busca por segurança. Um fato que reforça esse argumento é que foi observado em um ponto de taxi, Figura 47 (c), localizado ao lado de uma das saídas da estação de metrô Butantã, que é cercada por câmeras de segurança e por prédios comerciais com o mesmo tipo de equipamento. Esse “exagero” mostra como as dimensões subjetivas e objetivas da insegurança estão indissociáveis no cotidiano da população que passa a exercer ações, muitas vezes sem sentido, para garantir a segurança em zonas da cidade (Kessler, 2009; Caldeira, 2000; Melo, 2016).

3.2 – Uma breve reflexão sobre mobilidade urbana e criminalidade

Nesta parte do trabalho, vamos realizar uma breve discussão sobre a questão da mobilidade no Brasil, visto que nossa área de estudo faz parte de um dos importantes nós de transportes da cidade de São Paulo. Assim, é fundamental refletir sobre mobilidade urbana e meios de transporte.

3.2.1 – Como podemos entender o conceito de mobilidade urbana?

“O direito de trabalhar, ter casa, receber formação, agora implica o direito de mobilidade (...) em certo sentido, esse direito à mobilidade é uma condição prévia dos outros direitos” (Ascher, 2004, p.23).

A citação do Ascher (2005) mostra o quão relevante é o papel desempenhado pelo direito à mobilidade urbana, chegando a ser considerado, inclusive como “uma condição prévia dos outros direitos”. A visão do autor corrobora com nosso argumento principal – a ser defendido nesta reflexão – que é: a mobilidade urbana é um elemento fundamental a ser considerado quando pensamos nos direitos do cidadão.

Nesta perspectiva, a mobilidade urbana⁵⁶ está relacionada ao acesso às oportunidades que são proporcionadas pelo acesso e alcance à lugares e regiões da cidade. (Herandez, 2012; Spaans e Waterhout, 2017)⁵⁷. No campo da arquitetura, a mobilidade

⁵⁶ Para organizar, regulamentar e garantir o direito à mobilidade urbana no Brasil, foi criada, em 2012, a Lei Federal de nº 12.587, que estabelece regras e garantias, assim como institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

⁵⁷ O ato de movimentar-se no território, segundo Santos (2009, p.9) “...desembocam as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência”. Em resumo, para termos a reprodução de todas as atividades humanas na natureza é preciso que o indivíduo tenha capacidade de se mover pelo espaço geográfico (Lefebvre, 1974).

urbana possui várias definições que vai além das questões do deslocamento. Essa noção envolve o uso e ocupação do espaço urbano que leva a democracia do uso dos espaços das cidades pelos cidadãos (Lopes, Sousa e Alcântara, 2010). Para os urbanistas, a mobilidade urbana pode ser entendida como uma ramificação de processos que formam e transformam o ambiente através da movimentação de pessoas. Ou seja, é através deste movimento que acontece a articulação e o desenvolvimento urbano (Krüger *apud* Mello, 2008).

Macário (2004) defende, em partes, a definição urbanística de mobilidade urbana argumentando que a mobilidade envolve os usos e ocupação do espaço urbanos, e isso está associado a possibilidade e a facilidade como as pessoas alcançam o espaço. O autor discorre seu pensamento da seguinte forma:

“... a mobilidade urbana é um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas, constituindo um sistema complexo. Assim, um fator determinante para a performance de todo o sistema é como as suas partes se encaixam, o que está diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema.” (Macário, 2004, p.6)”

Existem diversos conceitos acerca da mobilidade urbana, entretanto, os mais recentes são aqueles que enfatizam o deslocamento das pessoas. Estes procuram superar uma visão de mobilidade que permaneceu por muito tempo se restringindo apenas à circulação e ao trânsito. Dessa forma, nas últimas décadas, o que se procura através destes conceitos é mostrar o quanto a mobilidade urbana é importante para as cidades – o ato de mover-se no espaço de fato contribui com o desenvolvimento social, econômico, histórico e espacial – principalmente se aliada às políticas públicas para garantir o direito de ir e vir dos cidadãos. Contudo, a mobilidade tem influência direta com a falta de infraestrutura dos equipamentos de transporte (Vasconcelos, *apud* Kneib *et al* 2009). Por fim, vale destacar que o estudo da mobilidade urbana também é fundamental para jogar luz nas transformações sociais e espaciais das cidades. No próximo tópico vamos estudar com mais detalhes a relação entre urbanismo e mobilidade urbana.

3.2.2 - Transporte público e mobilidade

A importância do sistema de transportes para as cidades está na proporção que ele permite que ocorra uma ligação com várias partes da urbe, envolvendo fluxos de pessoas, ideias, mercadorias e capitais. Neste subtópico vamos realizar uma abordagem

sistemática sobre as políticas de mobilidade, que, idealmente, devem priorizar os serviços de transporte público e urbano e a qualidade dos equipamentos de mobilidade urbana.

O transporte público é um serviço de essencial nas cidades, pois desenvolve papel social e econômico de extrema importância, na medida que facilita a locomoção da população. Infelizmente, a estrutura de transportes públicos em nosso país possui altos níveis de ineficiência (Neto, 2004). De acordo com o Relatório Global do Moovit sobre Transporte Público (2020), o Brasil é referência negativa quando o assunto é qualidade nos serviços de transportes.

Analisar os transportes e as políticas de mobilidade no Brasil requer entendimento de dois processos: a urbanização e a consolidação da indústria automotiva. É importante analisar o processo de urbanização, uma vez que com o aumento das dimensões das cidades fez crescer as distâncias, aumentando a necessidade do transporte público. É relevante ressaltar que essa demanda é maior para as classes econômicas de renda baixa, que vivem em regiões mais afastadas dos grandes centros urbanos.

Já o processo da indústria automobilística foi e continua sendo conduzido por um dos principais capitais operantes no Brasil. De forma geral, as políticas desenvolvidas pelo Estado são direcionadas para estimular a estrutura necessária para a acumulação de capital deste setor. Portanto, o investimento no transporte individual tem sido prioridade em detrimento do que ao transporte coletivo (Cardoso, 2008; Eduardo e Mendonça, 2010). Em relação a esse aspecto, Cardoso (2008) faz a seguinte afirmação:

“Nas últimas décadas, observou-se a transformação das maiores cidades brasileiras, e principalmente de São Paulo, em espaços eficientes para o automóvel. A frota de automóveis cresceu substancialmente, alardeada como única alternativa eficiente de transporte para as populações de níveis de renda mais alto. O sistema viário sofreu ampliações e adaptações, órgãos públicos foram implantados para garantir boas condições de fluidez para o automóvel. Dessa maneira formou-se a base para a implantação de uma cultura voltada a este modo de transporte, capaz de consumir um nível elevado de recursos.” (Cardoso, 2008, p.58)

Para Maricato (2013), a prioridade do transporte individual é um dos “verdadeiros assaltos aos cofres públicos e não guardam qualquer ligação com racionalidade da mobilidade urbana”. A autora ainda complementa:

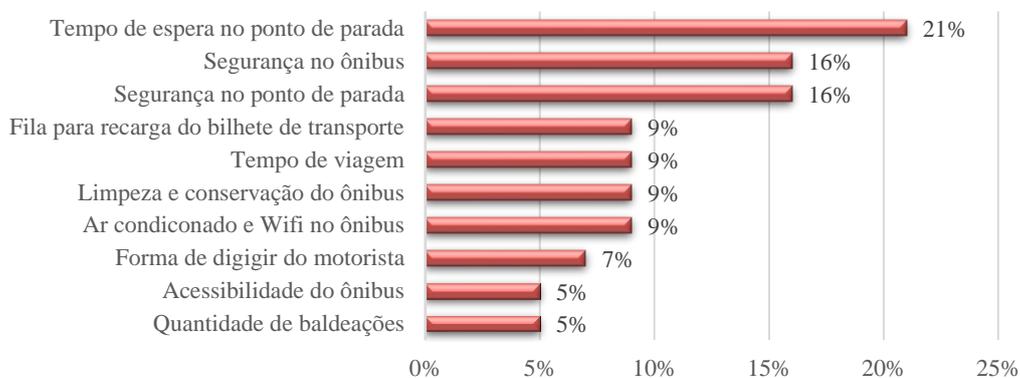
“A desoneração dos automóveis somados à ruína do transporte coletivo fez dobrar o número de carros nas cidades. Em 2001, o número de automóveis em doze metrópoles brasileiras era de 11,5 milhões; em 2011, subiu para 20,5 milhões. Nesse mesmo período e nessa mesma

cidade, o número de motos passou 4,5 milhões para 18,3 milhões.” (Maricato, 2013, p.25)

Outra informação relevante sobre o tema é que o transporte individual recebe mais isenções de subsídios em relação ao transporte coletivo – a ordem de isenções ocorre na seguinte forma: R\$ 16 bilhões por ano para os transportes individuais e R\$ 2 bilhões para os transportes coletivos, representando uma relação de 8 para 1 (Vasconcelos, 2012; Maricato, 2013). Segundo Raquel Rolnik (2013), os carros particulares ocupam 80% do espaço das vias, enquanto os transportes coletivos ocupam 8% desses espaços na cidade de São Paulo. O resultado destas políticas é a catástrofe que afeta de forma geral as cidades brasileiras.

A Pesquisa Nacional de Qualidade do Transporte⁵⁸ (2017), realizada com 95 mil usuários do transporte público, revela resultados interessantes. Ao responderem à pergunta “Qual aspecto mais negativo do sistema de transportes que utilizam?”, os usuários reportaram que os aspectos do sistema de transporte público que mais desaprovam é o tempo de espera dos veículos no ponto, e em seguida, a segurança nos ônibus (ver Figura 48).

Figura 48: Aspectos mais negativos do sistema de transportes



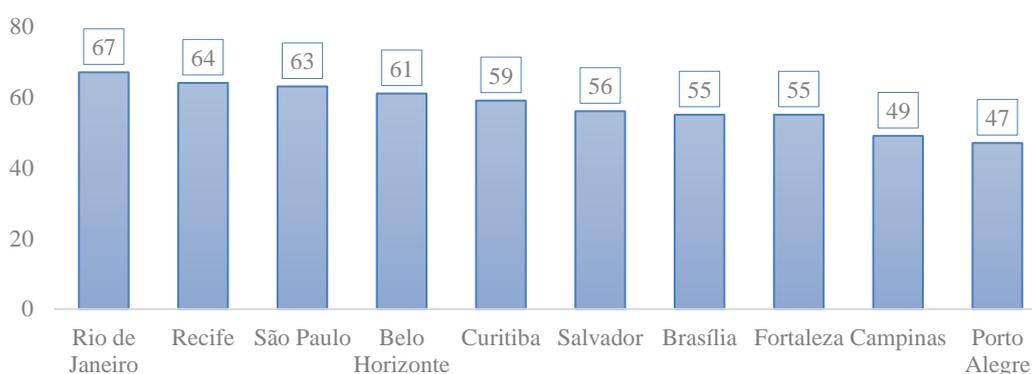
Fonte: Pesquisa Nacional de Qualidade do Transporte (2017)

Segundo dados do Moovit Insights (2021), a maioria das capitais brasileiras apresentam várias deficiências nos sistemas de transportes. Com isso em mente, vamos avaliar alguns destes problemas, considerando para isso o recorte geográfico em 3 cidades São Paulo, Recife e Rio de Janeiro. O primeiro tópico avaliado foi o tempo de viagens, que é uma das maiores reclamações dos usuários na Pesquisa Nacional de Qualidade do Transporte. A Figura 49 mostra o tempo que o usuário leva diariamente em um coletivo.

⁵⁸ O levantamento foi feito pelo CittaMobi a pedido do Diário do transporte no ano de 2017 através do aplicativo CittaMobi.

O tempo calculado pela pesquisa é de uma única viagem (ida de casa para o trabalho). Dito de outra forma, para uma pessoa que utiliza o transporte público na cidade do Rio de Janeiro e sai de casa até seu destino, em média, são necessários 67 minutos para concluir esse trajeto. Considerando que as pessoas retornam para as suas moradias pelo mesmo meio de transporte, o tempo gasto por esse indivíduo é, cerca de, 2 horas e 23 minutos por dia dentro de um coletivo. Vale salientar que nestes cálculos não contamos com o tempo de espera do transporte.

Figura 49: Tempo médio das viagens no transporte público, em minutos.



Fonte: Moovit (2021)⁵⁹

O problema do tempo médio de espera dos transportes urbanos está diretamente relacionado com a superlotação de terminais de embarque e desembarque⁶⁰. As Figuras 50 e 51 mostram a situação caótica que a população está submetida nos modais de metrô e terminais de ônibus. São, de fato, imagens que mostram o descaso e inoperância com a qual as autoridades públicas vem lidando com a questão do transporte público no Brasil. Esse cenário tem relação direta com a baixa renovação⁶¹ das frotas veículos, redução da qualidade do serviço e problemas mecânicos na frota. Fica claro que estamos longe de uma transformação efetiva dos sistemas de transporte e mobilidade.

⁵⁹Acessado em 23/03/2022. Disponível em: https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%ABlico-countries.

⁶⁰ Vale fazer uma provocação nesta parte do trabalho, após problemas graves com a COVID 19 no ano de 2020 como pode-se encarar esse problema de superlotação já que foi pensado uma série de protocolos de segurança onde o principal deles é o distanciamento social?

⁶¹ Dados retirados da Grande Recife Consórcio de Transportes Urbanos mostram que a capital pernambucana teve apenas 5% dos veículos renovados. A cidade do Rio de Janeiro teve uma porcentagem ainda menor com 4% dos veículos. A capital paulista, por outro lado, teve 34% da frota renovada.

Figura 50: Superlotação de estações de embarque e desembarque de metrô



Estações de metrô (da esquerda para a direita) São Paulo, Recife e Rio de Janeiro
Fonte: Estadão e Jornal do Comércio e G1 (2019, 2021, 2022)⁶²

Figura 51: Superlotação de estações de embarque e desembarque de terminais de ônibus



Pontos de ônibus (da esquerda para a direita) São Paulo, Recife e Rio de Janeiro
Fonte: Diário de Pernambuco e Folha de São Paulo e G1 (2018, 2019, 2021)⁶³

3.2.3 - Transporte público e insegurança

Para Vania Ceccato (2019) as relações entre as características físico espaciais aliadas a atributos urbanísticos adversos são elementos importantes que influenciam a (in)segurança. Além disso, a autora realça a existência da falta de gestão entre a coordenação da segurança pública junto as práticas urbanísticas que acontecem nas redondezas de terminais de metrô. Selecionamos um trecho do trabalho da autora onde ela descreve de quem são as responsabilidades e como deveriam ser as ações para garantir a segurança nas regiões com esses equipamentos de mobilidade:

“...as condições de segurança nos sistemas de metrô dependem não apenas das condições locais das estações, mas também do entorno em que essas estações estão inseridas. Isso significa que cada parte interessada tem a responsabilidade de garantir que os passageiros

⁶² Acesso em 21/03/2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2022/08/26/passageiros-reclamam-de-superlotacao-da-linha-213-do-transporte-publico-de-campinas.ghtml>; <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/metro-bate-marca-dos-4-milhoes-de-passageiros-por-dia-imp-/>; <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/01/15167115-transporte-publico-passageiros-sofrem-com-espera-e-tempo-de-viagem-aponta-relatorio-entenda.html>

⁶³ Acesso em 21/03/2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2022/08/26/passageiros-reclamam-de-superlotacao-da-linha-213-do-transporte-publico-de-campinas.ghtml>; <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/metro-bate-marca-dos-4-milhoes-de-passageiros-por-dia-imp-/>; <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/01/15167115-transporte-publico-passageiros-sofrem-com-espera-e-tempo-de-viagem-aponta-relatorio-entenda.html>

estejam seguros dentro da jurisprudência. Também devem visar a salvaguarda da segurança dos passageiros através da adoção de uma perspectiva porta-a-porta, ou seja, tendo uma "abordagem completa da viagem". Isso exige cooperação entre os responsáveis a fim de garantir a segurança nos vagões, nas instalações da estação e nos ambientes circundantes, onde as pessoas percorrem de e até os principais pontos de transporte.” (Ceccato, 2019, p.11)

Crowe (2000, p. 46 – tradução nossa) fala que, “o design apropriado e o uso efetivo de um ambiente construído podem levar à redução no medo e incidência de crime, e a uma melhoria na qualidade de vida”. Nessa direção, muitos trabalhos argumentam que a forma espacial é um dos condicionantes da criminalidade, neste caso em áreas onde estão sendo inseridos estações de metrô, e com grande movimentação e circulação de pessoas (Saboya; Vargas; Netto, 2017). Ceccato (2019) complementa o pensamento da seguinte maneira:

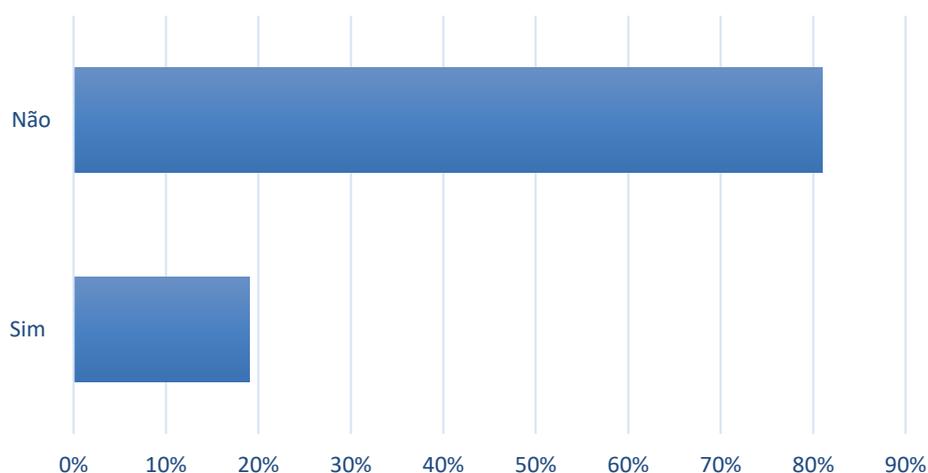
“Assim, seria de se esperar que as estações localizadas em áreas urbanas tendessem a ser mais visadas por crimes e atos de desordem do que as da periferia. Como alternativa, as estações finais (aquelas nas extremidades das linhas de metrô) podem ser mais criminogênicas do que aquelas encontradas ao longo das linhas. Estas estações finais estão frequentemente ligadas a outros meios de transporte, com grandes fluxos de passageiros, e podem estar contíguas a estacionamentos e áreas comerciais, os quais estão sujeitos a criar mais oportunidades de crime.” (Ceccato, 2019, p.4)

Outro ponto defendido por Ceccato (2019) é que se não existir uma ordenação urbanística, os sistemas de segurança das estações (guardas, câmeras e postos policiais) não serão suficientes para garantir a segurança dos usuários do transporte e da vizinhança. Logo, a autora passa a ideia de que as estruturas urbanísticas e arquitetônicas são fundamentais para pensarmos em melhorias significativas e robustas da segurança.

De fato, para grande maioria dos brasileiros o transporte público ainda é a única opção de locomoção. Além da pouca qualidade dos transportes no Brasil, como demonstrado anteriormente, a população ainda enfrenta a falta de segurança dentro e fora dos coletivos. Uma pesquisa realizada pelo UITP-CittaMobi (2018)⁶⁴ ouviu 48.839 usuários do transporte público em mais de 80 cidades brasileiras com mais de 500 mil habitantes. Ao serem questionados se sentiam seguros ao utilizar o transporte seguro, 81% dos entrevistados reportaram que não se sentiam (ver Figura 52).

⁶⁴ Acesso em 21/03/2021. Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/wp-content/uploads/2018/05/Pesquisa-CittaMobi_UITP_resultado_v2.pdf

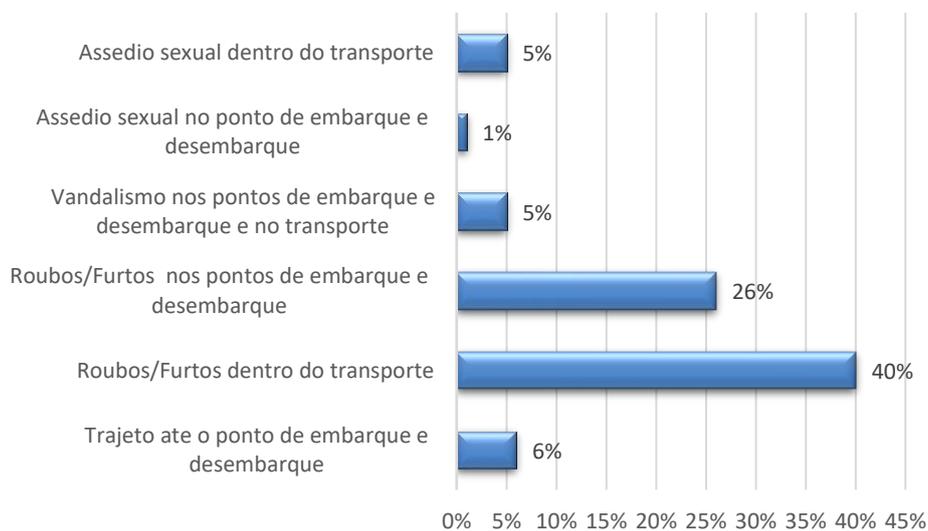
Figura 52: Você se sente seguro ao usar o transporte público?



Fonte: Nacional UITP-CittaMobi de Percepção de Segurança no Transporte Público (2018)

A percepção de insegurança é maior pelo receio de ser vitimado por furtos ou roubos dentro dos coletivos, que foi citado por 40% dos entrevistados (ver Figura 53). Por outro lado, 26% das pessoas se sentem vulneráveis nos pontos de embarque e desembarque.

Figura 53: Principais motivos de insegurança no transporte público

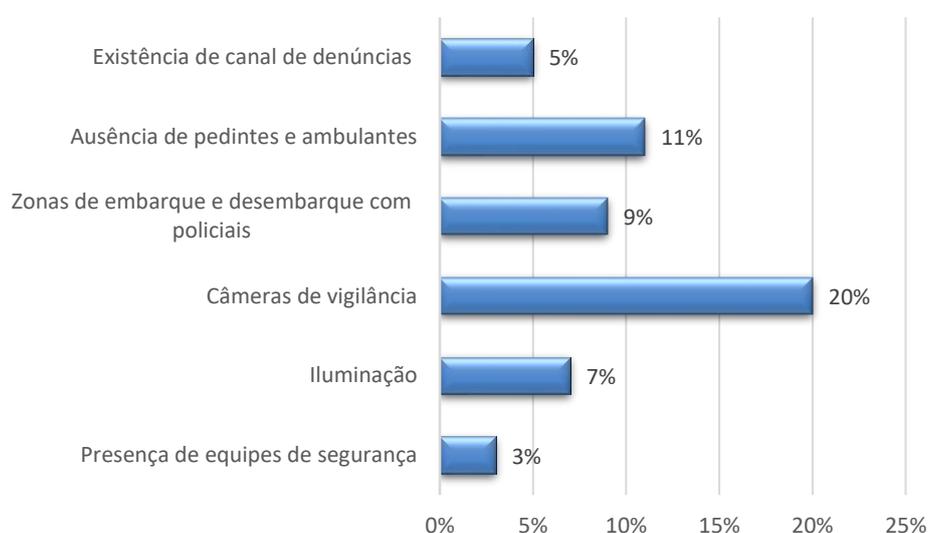


Fonte: Nacional UITP-CittaMobi de Percepção de Segurança no Transporte Público (2018)

Outro ponto questionado foi: “O que faz os usuários do transporte público se sentirem mais seguros nos terminais de embarque e desembarque?” Cerca de 20% responderam câmeras de vigilância, enquanto aproximadamente 10% reportaram que a ausência de pedintes ou ambulantes os faziam sentir mais seguros nestes locais. O curioso

é que apenas 9% das pessoas acham que a presença de policiais as faz sentir mais seguras. Nossa reflexão é que o policiamento ou as formas que o Estado usa para garantir a segurança não é vista pela população como total garantia de proteção em relação aos crimes. A partir dessas informações podemos entender como o usuário do transporte público no Brasil se sente em relação a sua segurança, seja nos meios de transporte ou nas ruas.

Figura 54: O que faz os usuários do transporte público se sentirem mais seguros nos terminais de embarque e desembarque?



Fonte: Nacional UITP-CittaMobi de Percepção de Segurança no Transporte Público (2018)

As condições que o criminoso busca no espaço para obter “lucro” em seu delito estão relacionados com a movimentação de pessoas, presença de objetos de valor e opções para fuga⁶⁵. Logo, notamos que zonas próximas as estações de metrô apresentam características que beneficiam o sucesso do criminoso em suas ações devido a forma como elas são construídas⁶⁶ (Wilcox; Land; Hunt, 2003).

Vamos finalizar essa parte do trabalho mostrando algumas informações jornalísticas que mostram não dados numéricos, mas relatos de pessoas que vivenciam o medo e a insegurança nas mediações de estações do transporte sobre trilhos na capital paulista. Dessa forma, consolidamos vários relatos de notícias jornalísticas em todo país, porém com foco na cidade de São Paulo, relacionados a crimes no entorno das estações

⁶⁵ Isso foi discutido no Capítulo 1 nas Teorias criminológicas ambientais.

⁶⁶ Essas características serão discutidas no tópico Mercado Imobiliário.

de metrô da capital paulista (ver Figura 55). Nestes poucos recortes podemos observar que os crimes no entorno das estações de metrô da capital paulista é algo real e recorrente. As narrativas destacadas mostram como o crime cerca esses equipamentos de mobilidade pública, de tal forma que fica evidente como a insegurança vem interferindo no simples direito de ir e vir da população.

Figura 55: Títulos de reportagens sobre crimes nos arredores e nas estações de metrô de São Paulo



Fontes: Jovem Pan News⁶⁷, R7⁶⁸, Diário do Transporte⁶⁹, Veja São Paulo⁷⁰, G1⁷¹, G1⁷²

3.3 – Uma discussão sobre o mercado imobiliário

O processo de urbanização das cidades europeias, em sua grande maioria, foi baseado em um movimento racionalista com princípios de uma arquitetura vertiginosa com grandes adensamentos e conduzidos para a movimentação de carros⁷³. Esse mesmo

⁶⁷ Acesso em 02/03/2022. Disponível em: Jovem Pan News, <https://jovempan.com.br/programas/jornal-da-manha/violencia-no-entorno-das-estacoes-do-metro-de-sao-paulo-assusta-usuarios.html>.

⁶⁸ Acesso em 04/07/2022. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/onda-de-roubos-e-agressoes-gera-medo-na-estacao-barra-funda-do-metro-em-sao-paulo-06072022>.

⁶⁹ Acesso em 28/06/2022. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2022/06/28/homem-e-baleado-proximo-a-estacao-paraíso-do-metro-de-sao-paulo/>.

⁷⁰ Acesso em 12/05/22. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/passageira-sofre-tentativa-de-assalto-por-homem-armado-no-metro/>.

⁷¹ Acesso em 26/05/22. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/05/25/jovem-e-esfaqueado-durante-tentativa-de-assalto-na-estacao-trianon-masp-do-metro-de-sp.ghtml>.

⁷² Acesso em 05/03/022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/03/03/jovem-tem-celular-roubado-dentro-da-estacao-barra-funda-do-metro-na-zona-oeste-de-sp.ghtml>.

⁷³ Aqui nos referimos ao modernismo, estilo que é reconhecido por priorizar o racionalismo e funcionalismo em suas obras. A inovação deste momento da arquitetura era a aplicação de novos materiais construtivos que começaram a ser expandidos a partir do contexto

movimento trouxe para as cidades brasileiras, com grande expressividade na década de 40, uma visão de avanço, progresso e modernidade (Maricato, 2000; Recaman, 2022; Costa, 2020). Os atributos destas ideias construtivas se renovam no espaço urbano da grande maioria das cidades brasileiras hoje. Atualmente, essa inovação urbanística está associada a processos de insegurança, poluição, tráfego, desigualdades sociais etc. (Bourdin, 2009; Maricato, 2000). Além disso, esse “modo de produção urbana” modificou a forma de se usar a cidade, privatizando cada vez mais os espaços de uso público.

Levando em consideração esses aspectos, as cidades brasileiras cresceram marcadas por uma politização, que fragmenta as cidades, altera os espaços e as relações sociais e urbanísticas orientados em modelos de urbanismo ultrapassados (Pedrazzini, 2006). Objetivamos nesta parte do trabalho refletir como o crescimento do mercado imobiliário, que cria reestruturações espaciais nocivas em grande parte dos casos, pode gerar impactos negativos sobre a fisiologia social e urbana de uma localidade. Nota-se que no entorno do metrô Butantã, a atuação do mercado imobiliário vem ganhando cada vez mais força e robustez com o passar dos anos.

3.3.1 – Mercado imobiliário e sua articulação com o capital financeiro

O contexto político econômico que se insere o momento atual do domínio crescente do mercado financeiro tem tomado o papel central nos processos de modificação territorial (Aalbers, 2015; Rolnik, 2015). O gerenciamento dos espaços urbanos nas grandes cidades se consolida a partir de reestruturação e aperfeiçoamento dos instrumentos de regulação do uso e ocupação do solo, contidos no Plano Diretor estratégico. Tais planos articulam ações que consolidam as demandas do capital financeiro e do capital imobiliário através da criação de vários instrumentos urbanísticos e financeiros voltados a ampliar a conquista de territórios (Santoro, 2017; Rolnik, 2015; Harvey, 1989; Aalbers e Fernandes, 2016).

A partir destas ferramentas de regulamentação do uso do solo, o complexo financeiro-imobiliário coordena formas de se expandir por diversas frentes nas grandes cidades. Segundo Aalbers (2014), essas articulações contam com a ação dos chamados

histórico de industrialização, como concreto armado, esquadrias de aço e o uso de vidro. No Brasil, este estilo arquitetônico surgiu nos anos de 1930, sob os auspícios de Le Corbusier e difundida por grandes nomes da arquitetura brasileira como Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, Lina Bo Bardi, Vila Nova Artigas e Paulo Mendes da Rocha (Wisnik, 2021; Yeska, 2021).

global players ou agentes globais, que são fundos de investimento de empresas imobiliárias transnacionais que adentram mercados financeiros como forma de diversificar ativos e mitigar riscos, mas também para penetrar em localizações geográficas onde não têm presença, se capilarizando territorialmente e submetendo a produção das cidades a sua lógica de financeirização. Mas, não é evidente como essa dinâmica acontece no Brasil e tampouco o seu papel na reestruturação espacial de cidades no país.

A década de 1990 foi um marco para a estruturação entre o capital financeiro e imobiliário no Brasil com a implementação de instrumentos urbanísticos capazes de institucionalizar ações regulatórias sobre o território atuando na formação da morfologia urbana. Essas regulamentações deram subsídios para investimentos do ramo imobiliário que tornou interessante a exploração de algumas porções do território, tendo em vista perspectivas de retorno financeiro (Rolnik, 2017; Costa, 2020).

Diversos autores já vinham sinalizando que o mercado imobiliário desde a década de 1990 vem criando uma frente de expansão de novas construções, ou produtos imobiliários, em zonas específicas na cidade de São Paulo (Nobre, 2000; Mariana Fix, 2009; Rolnik, 2015). A partir disso, começamos a perceber com mais força os discursos de valorização da terra e reestruturação urbana.

Esse processo foi apoiado inicialmente pelas Parcerias Público Privadas⁷⁴, que vem se consolidando no Brasil e no mundo desde meados de 1970, apoiados por instrumentos de renovação urbana (Harvey, 1996). Utilizando tal instrumento, grandes consórcios implementaram uma série de mudanças nos desenhos viários e urbanísticos de forma extrema em diversas zonas da cidade. Alguns exemplos dessas operações urbanas consorciadas são a Faria Lima, Águas Espraiadas, Marginal Pinheiro e da Avenida Luís Carlos Berrini.

Nesse sentido, há uma frente de expansão imobiliária que vem se desenvolvendo na cidade de São Paulo, mapeando o território de maneira articulada e criando centralidades urbanísticas relacionadas, dentre outros aspectos, ao consumo de luxo, alimentando a valorização imobiliária (Santoro e Rolnik, 2017; Maricato 2001).

⁷⁴ Segundo Fragomeni e Presendo (2010), o modelo *Gerencialista* impulsionou a questão das PPPs. Entende-se que a cooperação entre governo e investidores tem um grande potencial, cabendo especialmente aos governos locais estabelecer regras claras que direcionem as parcerias para melhor atender ao interesse público. Contudo, este modelo gerencialista de governança é criticado por diversos autores, dentre eles David Harvey, Ermínia Maricato e Raquel Rolnik. Esses pesquisadores criticam a visão empresarial imposta ao Estado (principalmente pelos órgãos financeiros internacionais como BID e FMI) que exige resultados financeiros positivos e restringe subsídios e investimentos de caráter assistencial.

Sendo assim, é possível dizer que a importância do espaço socialmente e historicamente produzido nas cidades, é ignorado pelo mercado imobiliário. Cabe refletir como essa movimentação, capital-espaço, diferencia dialeticamente a relação tempo/espaço, sociedade/espaço. Ou seja, a visão capitalista dimensiona caoticamente a morfologia urbana, que se baseado em um urbanismo imobiliário nocivo, constrói espaços desiguais para a sobrevivência do capital e o empobrecimento da criatividade urbanística. Isso decorre de uma cegueira produzida pela prática mercadológica frente a uma expansão imobiliária que vem se desenvolvendo nas grandes cidades brasileiras, impondo lógicas sobre o destino dos lugares e definindo as formas de uso e características de ocupação (Pereira, 2022; Lefebvre, 1999; Rolnik, 2017).

3.3.2 – O crescimento de obras próximo a estações de metrô na cidade de São Paulo

O anúncio de uma nova estação de metrô movimenta um ecossistema que engloba o poder público e investidores do mercado imobiliário. As áreas no entorno de estações de metrô e corredores de ônibus são uma das principais regiões de exploração do mercado de novos empreendimentos imobiliários na capital paulista. Os investidores consideram as áreas próximas a estação de metrô como uma oportunidade de negócios. O que chama a atenção é que as incorporadoras enxergam essas “oportunidades” antes mesma da estação de metrô ser inaugurada. Um bom exemplo disso é a estação Sesc-Pompéia, futura Linha 6-laranja, com previsão de ser inaugurada no segundo semestre de 2025. Essa estação já é responsável pela gênese de vários empreendimentos na região (Damascena, 2022).

Parece que essa capitalização da terra vem se universalizando com a produção em massa de novos produtos, desenvolvendo negócios/construções em zonas próximas de grandes sistemas de mobilidade (Pereira, 2022). Grande parte destes empreendimentos constroem suas campanhas de venda baseadas em ideias de desenvolvimento da região, mais segurança e lazer. Mas, para que tudo isso aconteça ferramentas foram implementadas para que essas construções ocupem espaços nas cidades. É nesse sentido que ganha relevância as políticas urbanísticas⁷⁵. Para Speck (2016), os códigos de obras

⁷⁵ Para da Costa (2010), a partir do Estado Novo houve uma mudança estrutural de caráter técnico, político e funcional na administração pública, onde concretiza-se a montagem do aparelho estatal com intuito de centralizar o poder político. Isso para o autor foi uma mudança que atingiu o planejamento urbano, que passou a contar com propostas de matrizes regulatórias, os Planos Diretores, as Leis de Zoneamento e os Códigos de Obras, que visavam a consolidação esta hegemonia. Estas normas se alicerçam em políticas desenvolvimentista e industrializantes, alterando o padrão de produção do espaço público das cidades a partir dos princípios do movimento modernista com implantação de sistemas viários e de transporte, expansão e espraiamento urbano e verticalização.

e zoneamento das grandes cidades espelham paisagens pouco atraentes para a sociedade pelo aglomerado de grandes edificações que complementa a esfera de insegurança e desconforto.

Portanto, o efeito regulatório das legislações urbanísticas atuou na formação da morfologia urbana através de parâmetros urbanísticos que influenciaram os elementos constituintes do território urbano. Essas normas definiram parâmetros de regulação do parcelamento e ocupação do solo, particularmente tendo como principal estratégia o adensamento em áreas de grandes eixos de transporte (Costa, 2020).

Sendo assim, leis foram implementadas no Plano Diretor da cidade de São Paulo para nortear uma nova estruturação da forma urbana na cidade. As leis de uso e ocupação do solo (LPUOS), promulgada em 2016, instrumentaliza que as zonas de Eixos de Estruturação Urbana (ZEUS) tenham uma série de benefícios e incentivos para aumentar o adensamento populacional, concomitante ao fomento do transporte. A recomendação para construções destas áreas é que toda edificação de moradia deva favorecer o uso misto do solo, fachadas ativas, e um desenho urbano que favoreça a mobilidade.

As unidades habitacionais nestas regiões devem ter diferentes tamanhos e padrões construtivos e preços variados para proporcionar diversidade no perfil de moradores com o intuito de promover uma cidade mais inclusiva⁷⁶. Outro ponto de chama atenção é que a região do Butantã por ter uma localização privilegiada, em relação aos centros econômicos da cidade de São Paulo, atrai cada vez investimentos do mercado imobiliário na região. Contudo, esse frenético interesse do mercado imobiliário não é bem-visto pela totalidade das pessoas que vivem na área.

3.3.3 – Mudanças espaciais: causas e consequências

“A violência da urbanização é fundamento da produção do espaço capitalista. Dominar, lucrar, controlar e regular são práticas operadas pelas figurações do Estado que realizam na prática socioespacial a concretização do Estado-empresa.” (Prieto, 2022, p.132)

A espacialidade atual considera a indissociabilidade entre o espaço, o tempo e a sociedade como processos diretamente relacionados e interdependentes mediados pela

⁷⁶ Contudo, os valores o valor do m² na região no bairro do Butantã chega a ser de 10 a 11 mil. Ou seja, esses valores não são acessíveis toda a população. Apenas as classes com maior poder aquisitivo podem morar na região. Acesso em 16/05/22, Disponível em: <https://www.estadao.com.br/sao-paulo/obras-de-predios-perto-de-metro-crescem-em-bairros-de-classes-media-e-alta-mas-patinam-na-periferia/>.

violência da urbanização moderna. O controle violento do espaço pela regulação econômica regula a sociedade, modificando o cotidiano, a vida e a história de grupos populacionais (Machado da Silva, 2004; Machado da Silva e Menezes, 2020; Prieto, 2022).

A organização da vida na cidade de São Paulo hoje é fragmentada a espaços de exclusividade em áreas “contempladas” por condomínios de luxo. Essa fragmentação é decorrente dos elevados preços dos imóveis, que adequam uma região a uma classe econômica privilegiada impondo limites no uso universal do espaço⁷⁷ pautada pela instrumentalização do espaço⁷⁸ pelos empreendimentos imobiliários (Pereira, 2022; Junior, 2018; Tone, 2010).

Algumas regiões abraçadas pela reestruturação mobiliária, que modifica a paisagem de maneira intensa, em locais importantes para as pessoas. Em algumas regiões da cidade de São Paulo afetadas por essas modificações do espaço, os moradores tentam impedir a o avanço dos condomínios, evitando os grandes impactos urbanísticos e sociais. Dois bons exemplos disso estão na região de Pinheiros e no Butantã, que é nossa zona de pesquisa, ambos localizados na Zona Oeste da capital. O distrito de Pinheiros, cuja multiplicação de canteiros de obras se tornou algo corriqueiro, as ações contra essa movimentação do mercado têm ocorrido por uma grande parcela dos moradores e comerciantes da região.

Os movimentos Pró-Pinheiros e o Coletivo Pinheiros tentam minimizar os impactos decorrentes desses empreendimentos, lutando para que o patrimônio histórico seja preservado⁷⁹. Coletamos em uma reportagem do Jornal Estadão⁸⁰ alguns relatos de moradores sobre a modificação do bairro de Pinheiros. Grande parte dos residentes se preocupam com a falta de preservação do bairro e com possíveis problemas gerados por esses empreendimentos.

A publicitária Rosanne Brancatelli, de 59 anos, descreve as novas construções como uma “destruição da paisagem”, por envolver a demolição de casas e “predinhos”. E complementa falando que “os problemas para o futuro serão enormes”. Além disso, comenta um possível aumento no trânsito e demanda por infraestrutura de saneamento.

⁷⁷ Para Sposito (2013) garantir a todo cidadão a autonomia para interagir socialmente em espaços dentro da cidade, sendo isso fundamental para o processo de inclusão de indivíduos na sociedade, isso é o uso universal dos espaços.

⁷⁸ Para Pereira (2022), a instrumentalização do espaço trata-se da flexibilização da propriedade absoluta da terra levada por uma legislação instrumental do espaço que homogeneiza a sua apropriação e permite mobilizar a propriedade de parcelas e incrementá-las. Tanto pela fragmentação territorial, que loteia e espria a cidade, como por uma verticalização que intensifica o uso do lote, demolindo casas e quarteirões para reconstruí-los com grandes torres de moradia.

⁷⁹ Na região do distrito de Pinheiros temos muitos casarões antigos que são demolidos apagando parte da história da região.

⁸⁰ Acesso em 10/09/2022, disponível em: <https://imoveis.estadao.com.br/noticias/obras-de-predios-perto-de-metro-crescem-em-sao-paulo-estadao-imoveis/>

“Não tem um plano. São prédios imensos em ruas estreitas. Uma vez construídos ninguém vai destruir.” Já Vanessa Rocha Rêgo, de 58 anos, destaca que “pequenos espaços comerciais têm sido substituídos por franquias diante do valor dos aluguéis que sobrem devido a essas novas construções”.

Na região do Morro do Querosene, localizado no Butantã, e que se localiza próximo ao metrô, moradores se articularam contra a instalação de uma torre residencial na região. O problema desta construção foi levado pela comissão de moradores do Morro a uma Audiência Pública (ver Figura 56, onde representantes dos moradores relataram a insatisfação com essa construção).

“Se trata de um bairro estritamente residencial. Não se vê nenhum edifício alto, nenhum arranha-céu nessa área. No máximo, são casas com dois andares, muitas árvores frutíferas e pássaros que se alimentam dos seus frutos”. Maria Cecília Pellegrini.

“Esta paisagem e este ambiente é o que queremos preservar” Edimara Rodrigues.

“Arranha-céu no Morro, não” Sonia Salem.

Figura 56: Audiência pública da comissão extraordinária de meio ambiente



Fonte: Câmara municipal de São Paulo (2022)

Algumas imagens da região (Figura 57) mostram a insatisfação dos moradores que colocaram faixas de protesto contra a construção do empreendimento, que frente a essa pressão, hoje está parada. Identificamos na Rua Camargo o stand de vendas, que está fechado, e a área selecionada para construção do prédio no Morro do Querosene, que não tem nenhuma movimentação (Figuras 58 (a e b)).

Figura 57: Imagens do Morro do Querosene



(a) Rua Afonso Vaz, número 320 – Butantã



(b) Rua Afonso Vaz, número 315 – Butantã



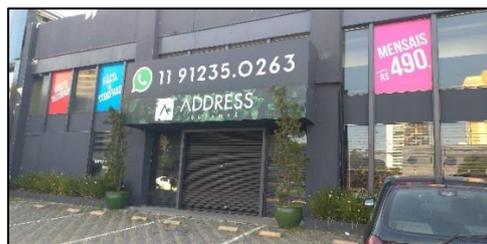
(c) Rua Afonso Vaz, número 550 – Butantã



(d) Rua Afonso Vaz, número 340 – Butantã

Fonte: Elaboração própria

Figura 58: Empreendimento parado



(a) Stand de vendas localizado na Rua Camargo, número 242 – Butantã



(b) Local onde seria a construção do empreendimento, Rua Afonso Vaz, Número 321 – Butantã

Fonte: Elaboração própria

Fica claro que o mercado imobiliário conquista territórios e impõe uma lógica urbanística própria, submetendo ao espaço as definições e formas às necessidades de

rentabilidade instrumentalizando o espaço em função do capital, deixando de lado particularidades essenciais a vida da população (Santoro e Rolnik, 2017). Agora, vamos observar o que ocorre em zonas onde a participação da população é nula ou é absorvida pelas manobras dos empreendimentos para construir suas torres.

As áreas mais próximas a estações de metrô são hoje o foco das incorporadoras para construção de novos edifícios. Assim, vamos fazer uma leitura no que se refere aos acontecimentos recentes nas zonas mais próximas a estação do metrô da Linha 4 amarela, com foco no Metrô Butantã.

3.3.4 – Exploração do mercado imobiliário nas proximidades do metrô Butantã

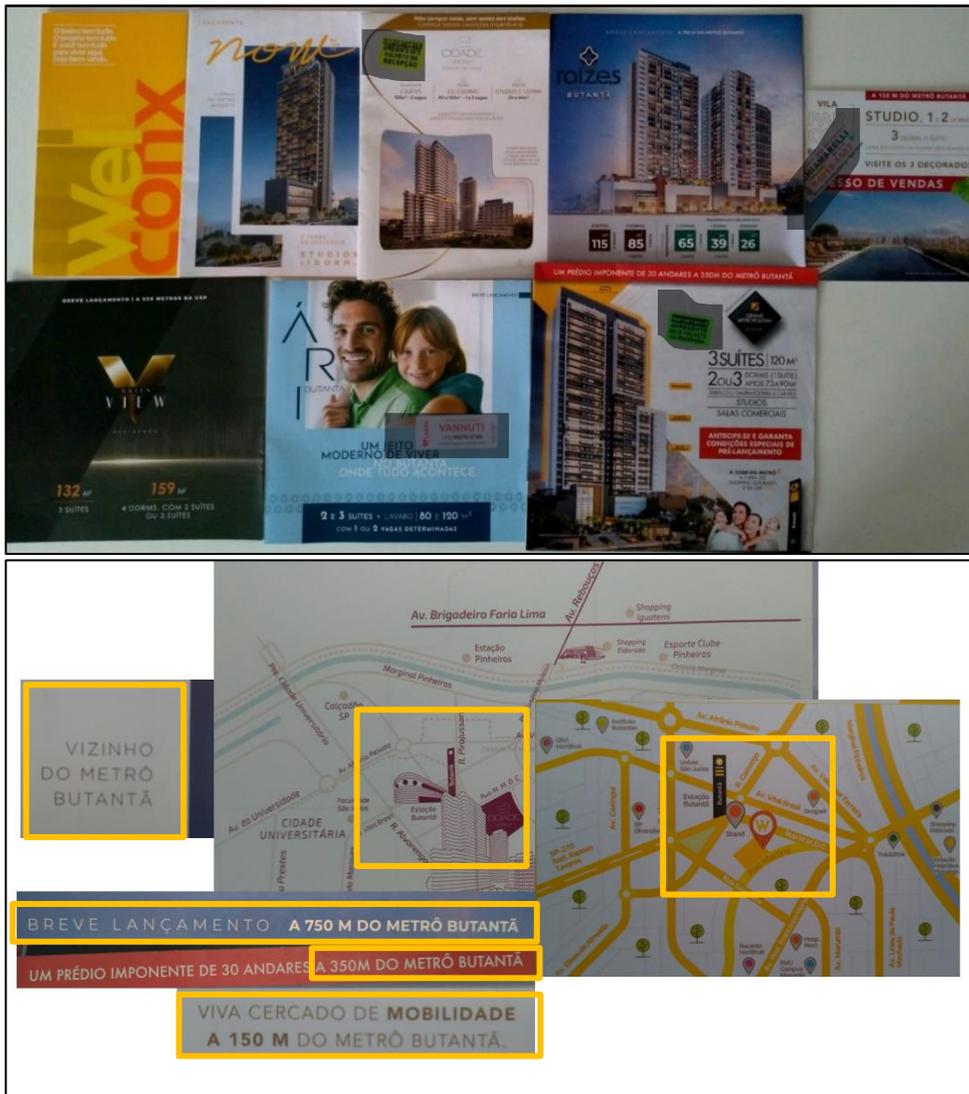
Em todas as cidades a urbanização mostra uma série de processos que desenvolvem artimanhas para convencer a população que seus empreendimentos podem melhorar de forma mágica a situação de uma região (Pereira, 2022). Em São Paulo, a realidade de um novo tipo de urbanismo e arquitetura criam projetos voltados a um público específico, fragmentando tanto o espaço como a sociedade de uma região. Esse paradoxo se insere no bojo das mudanças urbanísticas que acontecem hoje no Butantã devido ao fato de que maioria dos empreendimentos praticam preços acima dos programas de financiamento imobiliário⁸¹, destinando a região a uma classe social diferenciada economicamente (Costa, 2020; Pereira, 2022; Maricato, 2001).

Abaixo estão algumas imagens de propagandas dos novos imóveis na zona do Butantã. Note que as propagandas chamam a atenção do consumidor a proximidade dos imóveis da estação de metrô Butantã, o que encarece o valor dos imóveis. Segundo Rodger Campos, gerente de dados da startup Loft, em entrevista à revista Veja SP⁸², “estar próximo a estações de metrô significa dizer que o valor do imóvel é muito mais alto do que os que estão mais distantes da estação”. Ainda de acordo com o gerente da Loft, a valorização média destes imóveis sobe em média de 4% caso ele se localize próximo a uma estação de metrô.

⁸¹ O valor do metro quadrado na região pode chegar até 12 mil reais devido à proximidade da estação de metrô. Assim os valores destes imóveis partem de seiscentos mil reais podendo alcançar valores de até um milhão, valores que não se encaixam nos programas de financiamento de moradia, ressaltando que o Plano Diretor da cidade de São Paulo solicita as incorporadoras que os imóveis na região tenham valores variados para que todos as classes, economicamente falando, tenham a possibilidade de comprar um imóvel. Claro que há imóveis que com valores que podem ser financiados pelos programas sociais. Esses apartamentos têm em média 29 a 30 m², o que acreditamos ser difícil viver com uma família em um imóvel com essas medidas, em geral esses pequenos apartamentos são oferecidos aos compradores como um investimento na região.

⁸² Acesso em 20/10/2022, disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/imoveis-metro-pesquisa-loft/>

Figura 59: Propagandas de empreendimentos no Butantã



Fonte: Elaboração própria.

Na prática, isso significa dizer que um apartamento próximo à estação de Metrô Butantã pode chegar a valores altos, sendo improvável de ser adquirido por todas as classes econômica. O que queremos argumentar é que a perspectiva de aumentar a dinâmica social a partir de tal estratégia chega a ser praticamente nula devido aos elevados valores dos imóveis.

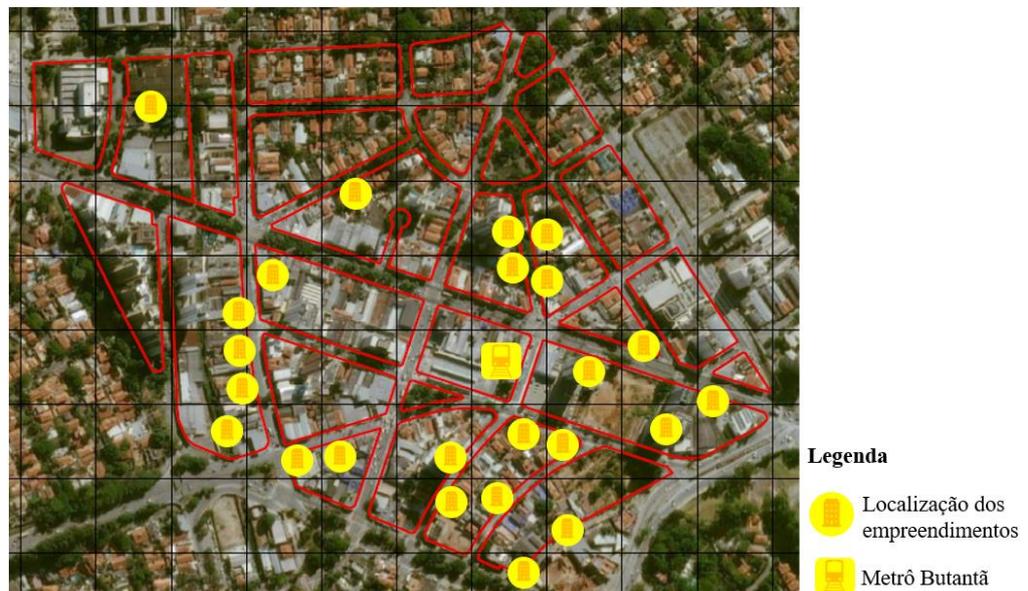
Segundo Mengue (2002), as grandes construtoras são beneficiadas pelo Plano Diretor de São Paulo para construir de maneira desenfreada nas Zonas de Eixo de Estruturação e Transformação Urbana (ZEUs). Bernardo Secchi (2007) descreve de forma crítica os projetos urbanísticos que criam um aumento de densidade fora dos padrões dentro de zonas antigas das cidades.

Segundo o autor, criar zonas em áreas consolidadas, áreas históricas ou zonas com vilas e casas antigas etc., elevam o aumento da insegurança pela individualização do espaço, ou seja, a partir da construção de empreendimentos novos ocorre a expansão de normas e técnicas de desumanização urbana baseada em arquiteturas de isolamento e regras do uso de áreas públicas que se tornam zonas vigiadas.

“O fragmento nos embaraça. A história da cidade moderna, como aquela de toda modernidade [...], foi dominada pela figura da continuidade. [...] Separa e afasta transformou-se no grande paradigma de toda moderna política urbana [...] fragmentando a cidade, as transformou em ilhas [...] Temos que admitir que o fragmento trabalhou muito tempo dentro da modernidade” (Bernardo Secchi, 2007, p.139)

Na Figura 60 mostramos um mapeamento de todos os empreendimentos que cercam a estação de metrô Butantã. Note que quanto mais próximo à estação maiores são os fluxos de construtivos.

Figura 60: Mapeamento de novos empreendimentos no entorno do metrô Butantã



Fonte: Elaboração própria.

Essa questão de novos empreendimentos e mudanças no espaço urbano nos faz lembrar de dois longas metragens “Aquarius” (2016) e “Up: altas aventuras” (2009) que narram a história de moradores que passam por situações desconfortáveis, em que agentes do mercado imobiliário lançam mão de várias estratégias para adquirir seus imóveis contra suas vontades. As críticas levantadas nestes filmes mostram a enorme pressão exercida pelos diversos players do mercado imobiliário para levar a cabo a execução de

seus empreendimentos. Ainda que não estejamos argumentando que tais situações se repetiram no entorno do Butantã, é sempre válido ter em mente a força política e econômica por trás das engrenagens do mercado imobiliário.

Segundo Rolnik (2017) e Maricato (2001), as regulações do Plano diretor da capital paulista precisam de normas mais claras para articular melhor a forma como a cidade é construída. Foi observado que as normas e regras contidas neste plano urbanístico ainda exigem muitas reflexões (Retto, 2022). Além disso, o Plano Diretor da cidade de São Paulo estimula a movimentação de incorporadoras, nos referimos a implantação de condomínios sem restrições de ocupação no espaço urbano aumentando o adensamento de forma desregulada e homogeneizando, fragmentando e hierarquizando o uso dos espaços urbanos, Carrión (2008). E isso é um dos problemas que foram discutidos nos primeiros capítulos que podem ser geradores do aumento de insegurança.

Carrión (2008) faz uma crítica a urbanização das grandes cidades, que neste caso são pautadas por relações econômicas entre incorporadoras e Estado, descrevendo a crise criadas por esse relacionamento Público Privado da seguinte maneira: tudo se inicia com a “homogeneização de (espaços e pessoas) versus diferenciação (para a qual se voltam os esforços e interesses daqueles que podem e para isso recorrem a construção de barreiras, materiais e imateriais, sobretudo nas cidades); 2 inseguranças (que decorem não apenas da violência, mas de instabilidades múltiplas) versus seguranças (prometidas pelo mercado, principalmente pelo “mercado da segurança”, mas também pelo imobiliário); 3 crescimento das cidades (extensão de seus territórios e aumento de sua população) versus enfraquecimento das relações entre cidadãos (decorrente das práticas de separação e fragmentação socioespacial); 4 intensificação da urbanização (como processo e sob a forma de ampliação dos papéis urbanos) versus difusão e diluição do fato urbano (tanto do ponto de vista dos valores e das práticas antes associados a vida urbana); 5 encolhimento e enfraquecimento do Estado e de suas agências (condizentes com a globalização e os preceitos neoliberais) versus centralidade do Estados, seja nos discursos que para ele voltar todas as expectativas de solução de problemas sociais, seja nos discursos que justificam estratégias individuais e valorizadoras de espaços e âmbitos privados, em detrimento de espaços e âmbitos públicos.” (Carrión, 2008). Henry Lefebvre (2006) autor de grande relevância nos estudos sociais e urbanos discute de maneira lógica a crise urbana baseadas nos processos de gestão do espaço feitos por planos criados pelo mercado imobiliário:

“[...] espaço homogêneo se fragmenta: lotes, parcelas. Em pedaços! O que produz guetos, isolados, grupos pavilhonares e pseudoconjuntos mal ligados aos arredores e aos centros. Com uma hierarquização estrita: espaços residenciais, espaços comerciais, espaços de lazer, espaços para os marginais etc. Uma curiosa lógica desse espaço predomina: que ele se vincula ilusoriamente à informatização e oculta, sob sua homogeneidade, as relações “reais” e os conflitos. Além disso, parece que essa lei ou esse esquema do espaço com sua lógica (homogeneidade fragmentação-hierarquização) tomou um alcance maior e atingiu uma espécie de generalidade, com efeitos análogos, no saber e na cultura, no funcionamento da sociedade inteira.” (Henry Lefebvre, 2006, p.62)

Nesta parte do trabalho nosso propósito foi mostrar para o leitor como lógica mercadológica criam cidades excludentes e inseguras. Em outras palavras, os modelos de desenvolvimento urbano são pensados como produtos imobiliários e não em espaços que atendem as necessidades sociais (Rolnik, 2022; Lefebvre, 2006; Carrión, 2008).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A criminalidade é uma questão de grande relevância para a sociedade brasileira, cujo cenário vem se agravando ao longo dos anos. Esta tese buscou estudar como a configuração física do espaço urbano se relaciona com a ocorrência do crime no entorno de uma estação de metrô. Faz-se importante ressaltar que estamos lidando, ao longo de todo o estudo, com os crimes de roubo e furto, e que a região do Butantã foi escolhida devido às suas características urbanísticas e relevância para a cidade de São Paulo. É um importante nó de mobilidade, abrigando em seu território estação de metrô, além de um terminal de ônibus.

Buscamos preencher lacunas na literatura brasileira sobre o tema, que costuma analisar a relação entre espaço urbano e crime de roubos e furto considerando como área de interesse a cidade como um todo, sendo encontrados poucos estudos que explorem essa questão considerando como recorte áreas próximas a transporte de massa, tal como realizado nesta tese. O nosso estudo considerou apenas um trecho específico da cidade, trazendo *insights* mais profundos. Entendemos que a mobilidade urbana é essencial para que as pessoas tenham acesso a postos de trabalhos, escolas, lazer e tudo o que a cidade pode oferecer. Nosso objetivo foi analisar a relação entre características físicas do espaço urbano e a ocorrência de crimes de roubo e furto no entorno da estação de Metrô Butantã, São Paulo/SP, buscando identificar como variáveis morfológicas e tipológicas urbanas contribuem para criar espaços mais seguros. Com um recorte mais fino, concentramos esforços em analisar a relação entre os delitos de roubo e furto e presença de alvos em potencial, aparência do local, condições de permeabilidade e equipamentos de segurança. Consideramos que os crimes de roubo e furto, em geral, têm maior chance de ocorrer em espaços caracterizados por maior circulação de pessoas, carros, pontos de ônibus, e com maior presença de amenidades urbanas. Além disso, áreas consideradas menos degradadas, mais conservadas e mais iluminadas, regiões com maior permeabilidade e conexão visual e funcional, e áreas dotadas com maior quantidade de equipamentos de segurança tendem a ter menores chances de ocorrência de crime de roubo e furto.

Temos a convicção e o pleno conhecimento sobre o perfil multidimensional do fenômeno analisado, de tal forma que não se pretende defender que a configuração do espaço urbano, isoladamente, possa eliminar o problema da criminalidade. É necessário um conjunto de políticas com múltiplas dimensões para obter resultados efetivos. Não acreditamos na existência de uma única solução para o problema (“bala de prata”) e sim

na criação de conjunto de iniciativas que tem potencial de combater a criminalidade urbana. É nesse contexto, e tendo em vista à ineficácia das políticas públicas no que se refere ao trato com a questão da segurança pública, entendemos que medidas de prevenção ao crime podem ser cada vez mais utilizadas dentro do leque de alternativas que as autoridades possuem para encarar o problema.

Esta tese foi composta por 3 capítulos. No primeiro foram apresentadas as ideias teóricas que orientam e fundamentam as interpretações levantadas ao longo do estudo. No capítulo 2 apresentamos a estratégia metodológica e realizamos uma análise sobre o entorno de Metrô Butantã. Por fim, os resultados foram apresentados, discutidos e contextualizados no capítulo 3, junto com análises e reflexões sobre o transporte de massas e o mercado imobiliário da região.

Sendo mais específico, abrimos a tese no capítulo 1 apresentando a fundamentação teórica da pesquisa e as interpretações levantadas ao logo do estudo. Dessa forma, estruturamos grupos temáticos, que forjaram um pano de fundo sistemático que possibilitou analisar de forma crítica os assuntos abordados neste trabalho de tese procurando assim, discutir ferramentas analíticas necessárias para compreender o assunto proposto neste trabalho. Buscamos mostrar que, apesar do recorte do trabalho em elementos que constituem o espaço urbano, questões de ordem econômica e social também são fundamentais para compreender o problema da criminalidade (o que retorna ao nosso argumento de multidimensionalidade dos crimes de Roubo e Furto). Também buscamos explorar a questão do medo do crime que reconstrói o espaço a partir de diferentes técnicas construtivas. Esses elementos que constituem o espaço urbano em zonas “militarizadas” transformam o espaço ao seu redor e modificam o cotidiano das pessoas.

Pode ser intuitivo argumentar que existe uma relação entre crimes de roubo e furto e espaço urbano, contudo não é trivial comprovar esse fato, pois múltiplas variáveis podem atuar conjuntamente e confundir a interpretação. Assim, implementamos uma estratégia de investigação essencialmente qualitativa, que através do método descritivo, buscou estabelecer uma conexão entre variáveis dependentes, independentes e de controle. Consideramos trechos que possuem similaridade entre si no que diz respeito a critérios socioeconômicos (*variáveis de controle*), mas que possuem níveis de crime contrastantes. Uma vez que nos assegurarmos que temos duas regiões comparáveis entre si, avaliaremos como os elementos que compõem o espaço urbano (*variáveis independentes*) se relacionam com o crime (*variável dependente*). Essa estratégia

permitiu analisar a relação entre as características físicas do ambiente urbano e a ocorrência de criminalidade (roubo e furto). Consideramos as dimensões de presença de potencial alvo, aparência do local, permeabilidade e recursos de segurança, cada uma representada por um conjunto de variáveis.

Considerando a dimensão de presença de potencial alvo, os resultados sinalizam que regiões que possuem altos índices de criminalidades são àquelas com maior circulação de pessoas, independente do período do dia considerado. Dito de outra forma, o fluxo de pessoas é uma variável relevante para compreender a dinâmica do crime de roubo e furto. Note que, do ponto de vista teórico, o efeito esperado dessa relação é incerto: se por um lado quanto maior é a circulação de pessoas em determinada região mais atrativo é para o ofensor realizar seus crimes (pois existe mais oportunidades), por outro, quanto mais pessoas em uma região maior a chance do criminoso ser reconhecido, pois existirão mais “olhos da rua” e, portanto, maior a chance do delinquente ser identificado e preso. Nossos resultados convergem, portanto, com a ideia de quanto mais circulação de pessoas, maior a atratividade para o ofensor, e portanto, maior será a chance de ocorrência do crime de roubo e furto.

Ao analisar a variável de *circulação de carros*, percebemos que os argumentos apresentados para justificar a relação entre a variável de *circulação de pessoas* e crime também se sustentam. De fato, para todas as zonas pesquisadas, o efeito que prevalece é que existe uma associação positiva entre *circulação de veículos* e criminalidade. Ainda nessa lógica, os pontos de ônibus têm a característica de concentrar em áreas específicas das ruas e avenidas uma grande quantidade de pessoas, podendo, dessa forma, possuir relação com a ocorrência do crime. Os resultados encontrados mostraram que as regiões de maiores índices de criminalidade também são encontradas mais pontos de ônibus. Esse resultado reforça a importância da presença de alvos em potencial na ocorrência dos delitos, uma vez que contribui para maior chance de “gratificação” da atividade criminosa. Ainda nessa perspectiva, as amenidades urbanas são um aspecto relevante a ser considerado, dado o poder de atração que exercem nas pessoas. Foi possível perceber que para todas as três (3) zonas consideradas em nossa área de estudo, há evidências sugestivas de que regiões que apresentam maiores níveis de crime de roubo e furto, também possuem mais amenidades.

Entre as hipóteses levantadas a questão da aparência do local é um elemento fundamental para analisar a relação entre características do ambiente urbano e crime. Ao se ter em vista a forma como as pessoas reagem a uma região que comumente as

influenciam por estímulos ambientais de diferentes maneiras identificamos e mapeamos as áreas dentro dos *grids* com melhores e piores condições de manutenção espacial e comparamos com os registros de crimes de roubo e furto. Os resultados sinalizam que áreas que possuem menor nível de criminalidade apresentam melhor manutenção do espaço urbano. Esse resultado foi encontrado para todas as zonas consideradas na análise. A Teoria de Broken Windows fornece a sustentação teórica que nos argumentar que regiões marcadas por sinais de deterioração física, pichações e falta de zelo sinalizam um cenário de menor controle social, evidenciando maior vulnerabilidade, que pode ser uma brecha para a ocorrência de delitos.

Ainda dentro da dimensão de aparência do local, a questão da iluminação é um elemento que está diretamente relacionado com a forma como a qual os usuários irão perceber determinada região. Nossa hipótese é que a iluminação tem uma relação negativa com a criminalidade urbana, pois aumenta a sensação de segurança para o transeunte, principalmente no período noturno. De fato, os resultados indicam que áreas com menores níveis de criminalidade são aquelas com maior presença de iluminação. A lógica é que o criminoso dificilmente irá cometer um ato ilícito em regiões com boa iluminação, pois nessas áreas a maior capacidade de visão dos moradores, os olhos da rua, e permite a identificação do criminoso dificultando qualquer ação ilícita do agressor. Podemos defender que a iluminação é um componente que interfere nas decisões do criminoso de cometer qualquer ato, pois aumenta as chances do criminoso ser identificado, e posteriormente punido.

De modo geral, fatores como sinais de decadência urbana e a deterioração física das edificações aumentam a sensação de medo e insegurança que pode ter uma relação positiva com a insegurança. Do ponto de vista teórico, edificações abandonadas podem atuar como elementos facilitadores e/ou atratores de criminosos. Os resultados desta tese mostraram que regiões com maiores níveis de criminalidade também são aquelas com maior presença de imóveis abandonados.

Na dimensão de permeabilidade, temos que é encarada como relevante na relação com a criminalidade, devido ao seu papel desempenhado na seleção e acesso do criminoso ao seu potencial alvo. Por outro lado, da mesma forma que nas análises anteriores, não é imediato argumentarmos se existe ou não uma relação positiva entre permeabilidade e crime de roubo e furto. Pode ser que exista uma relação negativa com a ocorrência do crime: quanto maior a facilidade com que as pessoas acessam as diferentes localidades de

uma região (maior permeabilidade) maior é o efeito de “olhos da rua”, e, portanto, maior a vigilância natural e menos chance de ocorrência de delitos.

Nossos resultados indicaram que para todas as zonas identificadas, a nota média de classificação da variável de permeabilidade foi maior para regiões com baixos níveis de criminalidade. Áreas com maior conexão visual, ou seja, o campo de visão das janelas e portas de edificações e a visão das ruas, são aquelas que possuem menor crime. Isso pode ser justificado pelo fato de que quanto maior a conexão visual, mais fácil será a identificação do criminoso, por exemplo devido a vigilância informal e os “olhos das ruas”.

Na dimensão de recursos de segurança, foi possível encontrar nos resultados que áreas com menores índices de criminalidade são aquelas com maior o número de edificações com câmeras. Note, entretanto, que essa relação não se sustenta para todas as zonas consideradas no estudo. Esses resultados sugerem que não existe, explicitamente, uma correlação negativa direta entre diminuição de crimes e a presença de edificações com câmeras. É possível que a presença de câmeras nas edificações exerça de fato um efeito negativo na criminalidade, pois aumenta os custos de ocorrência do crime para o ofensor. Por outro lado, não sabemos se as câmeras foram instaladas em regiões que, previamente, já possuíam altos índices de crimes. Esses resultados sugerem que não existe, explicitamente, uma correlação negativa direta entre diminuição de crimes e a presença de edificações com câmeras.

Encontramos resultado similar ao analisar a relação entre o número de câmeras e a criminalidade nas redondezas da estação de metrô. Identificamos evidências de que áreas com maior criminalidade são aquelas com menor presença de câmeras. Particularmente, esse resultado foi verificado nas zonas 1 e 2. Por outro lado, na zona 3 as evidências sugerem uma relação oposta, em que a subárea de menor crime possui um menor número médio de câmeras. Assim, os resultados desta análise sinalizam que esse tipo de equipamento de vigilância não é garantia de menos crimes.

Além das câmeras de vigilância, outro item avaliado foram as fortificações. Os resultados obtidos indicam que regiões com maior ocorrência de crime são aquelas com maior presença de fortificações. Note que os resultados expostos sinalizam que a fortificação não parece ser uma estratégia eficaz para o combate ao crime. Nossa interpretação é que ainda que essas instalações de autodefesa possam “evitar” que o crime ocorra dentro das edificações, fora desses “bunkers ou guetos de segurança” o crime cresce, pois há uma redução de atividades humana e interação social.

Uma visão geral dos resultados encontrados nesta tese pode ser encontrada na Tabela 6 abaixo. Note que houve uma confirmação com a maioria das nossas hipóteses, exceto para a dimensão de recursos de segurança, cujos resultados foram diferentes nas três zonas analisadas. De forma geral, os resultados mostram que existem sim variáveis do ambiente físico que estão associadas com a ocorrência dos crimes de roubo e furto e existem oportunidades para que tais ferramentas sejam utilizadas, concomitante a outras, como formas de combate ao crime de roubo e furto.

Tabela 6: Resumo dos resultados

Variáveis independentes		Relação com crime de roubo e furto
Dimensão	Variáveis	
Presença de potencial alvo	Circulação de pessoas	+
	Circulação de carros	+
	Pontos de ônibus	+
	Amenidades	+
Aparência do local	Manutenção espacial	-
	Iluminação	-
	Imóveis abandonados	+
Permeabilidade	Conexão visual	-
Recursos de segurança	Câmeras	?
	Residências com câmeras	?
	Fortificações	+

Elaboração própria.

Vale notar que as transformações urbanas na região do Butantã decorrentes da chegada do Metrô foram extremamente significativas, pois estimulou o surgimento de um polo de atração populacional, imobiliária e socioeconômica. Dentre as consequências verificadas temos o crescimento de áreas voltadas ao comércio e de serviços para atender a um fluxo maior de pessoas e clientes e a consolidação dessa área como uma centralidade multifuncional da região oeste, da cidade de São Paulo.

Ainda no capítulo 3 abordamos a questão da mobilidade no Brasil, visto que nossa área de estudo faz parte de um dos importantes nós de transportes da cidade de São Paulo e permite uma ligação com várias partes da urbe. Realizamos uma análise sobre o conceito de mobilidade urbana, ressaltando o fato de que o ato de se mover no espaço contribui com o desenvolvimento social, econômico, histórico e espacial. Analisamos a questão dos transportes e a mobilidade no Brasil tendo como pano de fundo dois processos: a urbanização e a consolidação da indústria automotiva. Evidenciamos alguns dos grandes gargalos do transporte no país, que influenciam no uso massivo no transporte individual:

o tempo médio de viagens no transporte público e o cenário crítico de superlotação. Por fim, destacamos que além da baixa qualidade dos transportes no Brasil, a população ainda enfrenta a falta de segurança dentro e fora dos coletivos.

Avançamos em nossa análise ao abordar o tema do mercado imobiliário. Buscamos refletir como o crescimento do mercado imobiliário, que, em grande parte dos casos, cria reestruturações espaciais nocivas, pode gerar impactos negativos sobre a fisiologia social e urbana de uma localidade. Esse tópico é relevante pois no entorno do metrô Butantã, a atuação do mercado imobiliário vem ganhando cada vez mais força e robustez com o passar dos anos. De fato, áreas no entorno de estações de metrô e corredores de ônibus são uma das principais regiões de exploração do mercado de novos empreendimentos imobiliários na capital paulista, nem sempre desejados pela sociedade, como ficou evidente no caso da região do Morro do Querosene, localizado no Butantã, e que se localiza próximo ao metrô, onde moradores se articularam contra a instalação de um arranha-céu na região. Discutimos como lógica mercadológica criam cidades excludentes e inseguras, cujos modelos de desenvolvimento urbano são pensados como produtos imobiliários e não em espaços que atendem as necessidades sociais.

Este trabalho mostrou que se deve compreender o crime como um fenômeno local e devemos estudar os perfis espaciais de áreas para entender como as ações criminosas ocorrem e como elas estão relacionadas pelo ambiente urbano. O que precisa ser desenvolvido nos programas de combate ao crime é aprofundar o conhecimento morfológico e tipológico do espaço urbano e conhecer os padrões criminais em cada área de ocorrência de crimes com pretensão de entender as ações criminosas e como as características urbanas e arquitetônicas podem facilitar ou interferir em ações criminosas. O que fica claro é que o crime de roubo e furto está ligado diretamente ao contexto urbano, arquitetônico, geográfico e espacial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AALBERS, M. B. “Corporate Financialization’. In: Castree, N. (ed.). *The International Encyclopedia of Geography: people, the earth, environment, and technology*. Oxford, Wiley, 2014.
- AALBERS, M. B. e Fernandez, R. **Financialization and Housing: between globalization and varieties of capitalism**. *Competition and Change*, v. 20, n. 2 (mimeo), 2016
- ADORNO, Sérgio. **A gestão urbana do medo e da insegurança**. São Paulo, 1996.
- ADORNO, Sérgio. **Fluxo de operações do crime organizado: questões conceituais e metodológicas**. *Revista Brasileira de Sociologia: Dossiê Crime Organizado*, Sergipe, v, 2019.
- ADORNO, Sérgio. **Racismo, criminalidade violenta e justiça penal: réus brancos e negros em perspectiva comparativa**. *Revista Estudos Históricos*, 1996.
- ADORNO, Sérgio; NERY, Marcelo Batista. **Crime e violência em São Paulo: retrospectiva teórico-metodológica, avanços, limites e perspectivas futuras**. *Cadernos MetrÓpole*, 2019.
- AGUIAR, Douglas Frederico de Holanda Luciana Andrade Romulo Krafta Paulo Rheingantz Lucas Figueiredo, Marcele Trigueiro, Vinicius M. Netto. **Urbanidades**. Letra e Imagem Editora e Produções LTDA, 2012.
- Aguilar, R., **Apuntes para una historia de las organizaciones de la sociedad civil em México en Sociedad Civil, análisis y debate**, Vol. II, número 1. México, DEMOS, FAM, IAPS, 1997.
- ALMEIDA, Eduardo. **Econometria espacial**. Campinas–SP. Alínea, 2012.
- ALMEIDA, Luiz Rodolfo Simões; Fernandes, João Luís. **Os processos de fragmentação da cidade e a territorialidade dos residentes nos condomínios fechados. Relação com o planejamento estratégico dos lugares**. *GeoTextos*, 2014.
- ALVES, Luiz Rodolfo Simões; FERNANDES, João Luís. **Os processos de fragmentação da cidade e a territorialidade dos residentes nos condomínios fechados. Relação com o planejamento estratégico dos lugares**. *GeoTextos*, v. 10, n. 2, 2014.
- ANSELIN, Luc; GRIFFITHS, Elizabeth; TITA, George. **Crime mapping and hot spot analysis**. 2th edition. In: Wortley, Richard and Mazerolle, Lorraine (Org.), *Environmental Criminology and Crime Analysis*. 2th edition. Routledge, 2011.
- ANTÔNIO Alves Tôrres; Nascimento, Willber. **Desigualdade, desenvolvimento humano e corrupção nos estados brasileiros**. Em Tese, 2016.
- ARARIPE, Priscila Wellausen de Alencar. **O bandido no imaginário social: uma análise psicossocial do linchamento**. 2016.

- ASCHER, F. **Les sens du mouvement: modernités et mobilités.** *Le sens du mouvement*, 2004.
- ASSIS Santos, ANA Sara de; MONTEIRO, Circe Maria Gama. **Arquitetura e crime: Estruturação de perfis espaciais como instrumento de identificação de lugares perigosos no meio urbano**, 2010.
- BARAUSE, L.; SABOYA, R. T. de. **Forma arquitetônica e usos do solo: um estudo sobre seus efeitos na ocorrência de crimes.** Ambiente Construído, Porto Alegre, 2018.
- BARAUSE, Letícia et al. **Espaço urbano, uso do solo e criminalidade: Forma da cidade e ocorrência de crimes na Área Conurbada de Florianópolis.** 2017.
- BAUMAN, Z.; Lyon, D. **Liquid Surveillance: a conversation.** Cambridge, CA: Polity Press, 2013.
- BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade.** Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2009.
- BAUMAN, Zygmunt. **Medo líquido.** Editora Schwarcz-Companhia das Letras, 2008.
- BLAKELY, Edward J. e SNYDER, Mary Gail. **Fortress America: Gated Communities in the United States.** Washington DC: Brookings Institution, 1997.
- BORGES, Doriam. **O medo do crime na cidade do Rio de Janeiro: um análise sob a perspectiva das crenças de perigo.** Editora Appris, 2011.
- BORGES, Doriam. **Vitimização e sentimento de insegurança no Brasil em 2010: teoria, análise e contexto.** Mediações-Revista de Ciências Sociais, v. 18, n. 1, p. 141-163, 2013.
- BORGES, Doriam; Ribeiro, Cano, Ignacio; Eduardo (orgs.). **Os donos do morro: uma avaliação exploratória do impacto das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) no Rio de Janeiro.** São Paulo/Rio de Janeiro: Fórum Brasileiro de Segurança Pública/lav-Uerj, 2012.
- BORSODORF, A. **La segregacion socio-espacial en ciudades latinoamericanas: El fenomenos, los motivos y las consecuencias para un modelo del desarrollo urbano en America Latina.** In: LUZON, J. L.; STADEL, C.; BORGES, C. (Ed.). Transformaciones regionales y urbanas en Europa y América Latina. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2003.
- BOURDIN, A. **Du bon usage de la ville.** Descartes & Cie, 2009.
- BRANTINGHAM, Patricia; Brantingham, Paul. **Crime generators and crime attractors.** European Journal on Criminal Policy and Research, 1995.
- BRANTINGHAM, Paul; Brantingham, Patricia. **Crime pattern theory.** 2th edition. In: Wortley, Richard and Mazerolle, Lorraine (Org.), Environmental Criminology and Crime Analysis. 2th edition. Routledge, 2011.
- BRANTINGHAM, Paul; BRANTINGHAM, Patricia. **Crime pattern theory.** In: Environmental criminology and crime analysis. Willan, 2013.
- BRITES, José Almeida. **Percepção de risco e medo do crime na caracterização do espaço físico e social.** Psychologica, 2010.

- BURTON, Elizabeth et al. **Inclusive urban design: Streets for life**. Elsevier, 2006.
- CALDEIRA, Teresa Pires. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**, 2000.
- CAMPOS júnior, C. T. **Valorização do capital na produção imobiliária: distanciamento entre o preço da moradia e o salário**. In: Pereira, P. C. X. (Org.) *Imediato, global e total na produção do espaço: a financeirização da cidade de São Paulo no século XXI*. São Paulo: FAUUSP, 2018.
- CARDIA; Adorno; POETO apud Ramão; Wadi, **Violência no Brasil, a. Há relação entre a violência no Brasil e o direito à cidade?** *Vidas urbanas e a vida nas cidades: regramentos urbanos, ambientais, seletividade e violências*, 2010.
- CARDOSO, C. E. P. **Análise do Transporte coletivo sob a ótica dos riscos e carências sociais**. São Paulo: PUC, 2008.
- CARRIÓN. F; Nuñez-Vega, J. **Violencia urbana: un assunto de ciudad**. EURE, Santiago Chile, 2008.
- CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de. **Capital imobiliário e desenvolvimento urbano**. Caderno CRH, 2013.
- CAVALCANTI, Rafaella dos Santos, Monteiro Circe. **Espaço e crime: desvendando a lógica dos padrões espaciais de crimes urbanos no bairro de Boa Viagem, Recife-PE**. 2013-2017.
- CAVALCANTI, Rafaella. **Desmontando hotspot, por um espaço urbano mais seguro**. Recife: UFPE/CAC/DAU, Trabalho de Graduação, 2011.
- CECCATO, V., Ambiente, M., & Vazquez, L. **Crime em ambientes de transporte público: Lições dos sistemas de metrô de Estocolmo (Suécia) e São Paulo (Brasil)**, 2019.
- CERQUEIRA, D., Bueno, S., Lima, R. S. D., Cristina, N., Helder, F., Paloma Palmieri, A., & Pacheco, D. (2019). **Atlas da violência 2019**, 2019.
- CERQUEIRA, D., Silva, F. D. S., Lima, R. S. D., Lemgruber, J., Musumeci, L., Kopittke, A., ... & Oliveira Junior, A. D. (2017). **Atlas da violência 2017: Política Nacional de Segurança Pública orientada para a efetividade e o papel da Secretaria Nacional de Segurança Pública**, 2017.
- CERQUEIRA, D.; Mello, J. M. P. de. **Evaluating a national anti-firearm law and estimating the causal effect of guns on crime**. Rio de Janeiro: PUC, 2013.
- CERQUEIRA, Daniel Ricardo de Castro; LOBÃO, Waldir Jesus Araújo; CARVALHO, Alexandre Xavier Ywata de. **O jogo dos sete mitos e a miséria da segurança pública no Brasil**. 2005.
- CLARK, T. J. **Image of the People, The Absolute Bourgeois**, 1984
- CLARK, T. J. *The View from Notre-Dame*. **The Painting of Modern Life: Paris in the Art of Manet and his Followers**, 1984.
- COHEN, Lawrence E.; FELSON, Marcus. **Social change and crime rate trends: A routine activity approach**. *American sociological review*, 1979.

COPEL, Heith. **Routine activities and motor vehicle theft: A crime specific approach.** *Journal of Crime and Justice*, 1999.

CORNISH, Derek B.; Clarke, Ronald V. **The rational choice perspective.** 2th edition. In: Wortley, Richard and Mazerolle, Lorraine (Org.), *Environmental Criminology and Crime Analysis*. 2th edition. Routledge, 2011.

COSTA, F. H. V. **As estratégias urbanísticas na ordenação do território, como base da dinâmica urbana do bairro do Butantã e as futuras abordagens na construção do espaço urbano,** 2020.

CRAWFORD, Margaret; CENZATTI, Marco. **On public spaces, quasi-public spaces and public quasi-spaces.** 1998.

CROWE, T. **Crime Prevention Through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts.** 2 ed., Butterworth-Heinemann, Oxford. 2000.

da ANUNCIACÃO Alves, Glória. **A segregação socioespacial na metrópole paulista.** *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), v. 15, n. 2, p. 33-42, 2011.

DAMASCENA, **Como a chegada do metrô transforma os bairros de São Paulo.** 2022. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/meios-de-transporte/a-transformacao-dos-bairros-com-a-chegada-do-metro/>. Acesso em 9 de outubro de 2022.

de MATTOS RICARDO, Carolina; DE SIQUEIRA, Paloma Padilha; MARQUES, Cristina Redivo. **Estudo conceitual sobre os espaços urbanos seguros.** *Revista brasileira de segurança pública*, 2013.

DEMATTEIS, G. **Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas.** In: MONCLUS, F. J. *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias.* Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998.

ECK, John E. **Crime Hot Spots: What They Are, Why We Have Them, and How to Map Them.** In: Eck, John E., Chainey, S., Cameron, J., Leitner, M., and Wilson, R (Org.), *Mapping crime: Understanding hot spots.* National Institute of Justice, U.S. Department of Justice, 2005.

ECK, John E.; WEISBURD, David. **Crime places in crime theory.** In: Eck, J., and Weisburd, D. (Org.), **Crime and Place. Crime Prevention Studies.** Monsey, NY: Criminal Justice Press, 1995.

ENDLICH, A. M.; FERNANDES, P. H. C. **Aumento da Violência em Pequenas Cidades, Sentimento de Insegurança e Controle Social.** In: *Colóquio internacional de geocrítica*, 13., Barcelona, 2014. Anais... Barcelona: Geocrítica, 2014.

FEIGUIN, D.; Lima, R. S. de. **Tempo de violência: medo e insegurança em São Paulo.** *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, 1995.

FELSON, M.; Clarke, R. V. **Opportunity Makes the Thief: Practical theory for crime prevention.** London: Police Research Series, 1998.

FELSON, Marcus; Boba, Rachel. **Crime and everyday life.** 4th edition. Sage, 2010.

FELTRAN, Gabriel. **Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo.** São Paulo: Editora Unesp, 2011.

- FERNANDES, Bernardo Mançano. **Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais.** Revista Nera, 2012.
- FERRAZ, F. R. **Relações entre desenho urbano e ocorrências criminais: o caso do Distrito Federal,** 2017.
- FIGUEIREDO, Lucas. **Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades.** Urbanidades. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.
- FIX, M, **A bridge to speculation: the art of rent in the staging of a " global city"**. *Caderno CRH*, 22, 41-64, 2009.
- FOUCAULT, Michel. **Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978).** Trad. de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- FUENTES, Luis; SIERRALTA, Carlos. Santiago de **Chile, ¿ejemplo de una reestructuración capitalista global?**. *EURE* (Santiago), 2004.
- GANE, Nicholas. Zygmunt Bauman: **Liquid modernity and beyond.** *Acta Sociologica*, 2001
- GAROFALO, James. **The fear of crime: Causes and consequences.** *J. Crim. L. & Criminology*, 1981.
- GEHL, J. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GRUBESIC, Tony H.; MACK, Elizabeth A. **Spatio-temporal interaction of urban crime.** *Journal of Quantitative Criminology*, 2008.
- HAN, Byung-Chul. **Sociedade do cansaço.** Editora Vozes Limitada, 2015.
- HARVEY, David. **From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism.** *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 1989.
- HARVEY, David; Sobral, Adail Ubirajara. **Condição pós-moderna.** Edições Loyola, 1992.
- HARVEY, Jack. **Urban land economics.** London: Macmillan, 1996.
- HIERNAUX-Nicolas, D. **¿Identities móviles o movilidad sin identidad?** *In:* LEMOS, A.; SILVEIRA, M.; ARROYO, M. (Org.). *Questões territoriais na América Latina.* Buenos Aires: CLACSO, 2006.
- HILLIER, B., & Sahbaz, O. **High resolution analysis of crime patterns in urban street networks: an initial statistical sketch from an ongoing study of a London borough,** 2005.
- HILLIER, Bill; SAHBAZ, Ozlem. **An evidence based approach to crime and urban design, or, can we have vitality, sustainability and security all at once.** Bartlett School of Graduates Studies University College London, 2008.
- JACOBS, Jane. **Os usos das calçadas” e o “Os usos dos bairros” In: Morte e vida de grandes cidades.** Carlos S. Mendes Rosa (Trad.). 1961.
- JEFFERY, Clarence Ray. **Crime prevention through environmental design.** Beverly Hills, CA: SagePublications, 1971.

- KESSLER, G. **El sentimiento de la inseguridad: sociología del temor al delito**. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2009.
- KIM, Sangmoon; LAGRANGE, Randy L.; WILLIS, Cecil L. **Place and crime: Integrating sociology of place and environmental criminology**. Urban Affairs Review, 2013.
- KNEIB, Erika Cristine; TACO, Pastor Willy Gonzales; SILVA, Paulo César Marques. **Pólos geradores de viagens e mobilidade: a evolução dos impactos gerados**. Revista dos Transportes Públicos, ANTP, ano 31 - 1º quadrimestre, 2009.
- KOTLER, P.; HAIDER, D.R. & REIN, L **Marketing público**. São Paulo, Makron Books, 1994.
- LAGRANGE, Randy L.; Willis, Cecil L. **Place and Crime Integrating Sociology of Place and Environmental Criminology**. Urban Affairs Review. 1996.
- LEFEBVRE, H. **A cidade do capital**. São Paulo: DP&A, 1999. [1.ed. 1972]
- LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**, 2006.
- LEFEBVRE, Henri. **La presencia y la ausencia: contribuciones a la teoria de las representaciones**,1983.
- LEVY, Dan Rodrigues. **Os condomínios residenciais fechados e a reconceitualização do exercício da cidadania nos espaços urbanos**. Ponto-e-Vírgula: Revista de Ciências Sociais, n. 7, 2010.
- LÉVY, Jacques. **Géographie et politique**. 1988.
- LEVY, Jacques. **O Contato e o Afastamento**. Tradução de trabalho de Jaime Tadeu Oliva. Capítulo 1 de Le Tournant Géographique: Penser l' espace pour lire le monde (A Virada Geográfica: pensar o espaço para ler o mundo). Paris: Belin, 1998.
- LIMA, Luiz Henrique Mateus. **O espaço urbano desigual: o caso da zona sul de São José do Rio Preto/SP**. Caderno Prudentino de Geografia, 2020.
- LINDÓN, Alicia. **Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales**. Revista Eure, v. 33, n°9, p.31-46, Santiago de Chile, ago. 2009.
- LIRA, Pablo. **Geografia do crime e arquitetura do medo: uma análise dialética da criminalidade violenta e das instâncias urbanas**, 2017.
- LOURENÇO, Nelson e LISBOA, Manuel, 1996. **Violência, Criminalidade e Sentimento de Insegurança**, Textos, Centro de Estudos Judiciários, 1993.
- LOURENÇO, Nelson; LISBOA, Manuel. **Representações da Violência. Percepção social do grau, da frequência, das causas e das medidas para diminuir a violência em Portugal**. 1992.
- LOURENÇO, Nelson; LISBOA, Manuel. **Dez anos de crime em Portugal**. Análise longitudinal da criminalidade participada às polícias (1984-1993). Centro de Estudos Judiciários, 1999.
- LUIS, Fernando Verissimo; da SILVA Rocha, CARLOS, Alexandre. **O riso sob a máscara do medo**. Revista Eletrônica de Estudos Literários-REEL, 2014.

MACÁRIO. **Ministério das Cidades. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana.** Caderno 6, 2004.

MACHADO da Silva, L. A. **Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano.** In: Ribeiro, L. C. (Org.) *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito.* São Paulo: Perseu Abramo, 2004.

MARICATO, Ermínia. **É a questão urbana estúpido!.** In: Harvey, D. *et al. Cidades rebeldes: passe livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil.* São Paulo: Boitempo, 2013.

MARICATO, Ermínia et al. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** Petrópolis: Vozes, 2000.

MARICATO, Erminia. **A bomba relógio das cidades brasileiras.** Revista Democracia Viva, 2001.

MARICATO, Erminia. **A terra é um nó na sociedade brasileira também nas cidades.** Cultura Vozes, 1999.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias.** Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; 2000.

MARICATO, Herminia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias.** ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos y Maricato, Erminia. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos.* Vozes, Petrópolis, 2000.

MEDEIROS, Valério A. S. **Urbis Brasiliae, O Labirinto das Cidades Brasileiras.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2013.

MELGAÇO, Lucas de Melo. **Securização Urbana: da psicoesfera do medo à tecnoesfera da segurança.** Tese de Doutorado em Geografia Humana. Universidade de São Paulo, 2010.

MELO, Silas Nogueira de; ANDRESEN, Martin A.; MATIAS, Lindon Fonseca. **Geography of crime in a Brazilian context: an application of social disorganization theory.** URBAN GEOGRAPHY, 2016.

MELLO, Erick de Santana. **Mobilidade Urbana Sustentável em Projetos Estruturantes: Análise Urbanística e Ambiental do Corredor de Transporte da Avenida Bernardo Vieira.** Natal: UFRN, 2008.

MENEZES, T., Silveira-Neto, R., Monteiro, C., & Ratton, J. L. (2013). **Spatial correlation between homicide rates and inequality: Evidence from urban neighborhoods.** *Economics Letters*, 1999.

MENGUE, Priscila, **Obras de prédios perto de metrô crescem em bairros de alta renda, mas patinam na periferia** .2022. Disponível em: <https://imoveis.estadao.com.br/noticias/obras-de-predios-perto-de-metro-crescem-em-sao-paulo-estadao-imoveis/>. Acesso em 20/05/2022

MONTEIRO, C., & Ratton, J. L. **Spatial correlation between homicide rates and inequality: Evidence from urban neighborhoods.** *Economics Letters*, 120(1), 97-99.

- NASCIMENTO, Flavia Brito; SCIFONI, Simone. **Lugares de memória: trabalho, cotidiano e moradia**. Revista Memória em Rede, v. 7, n. 13, p. 069-082, 2015.
- NERY, Marcelo Batista et al. **Homicídios dolosos na cidade de São Paulo: fatores associados à queda entre 2000 e 2010**. Revista brasileira de segurança pública, 2014.
- NERY, Marcelo Batista. **Crime e violência no cenário paulistano: o movimento e as condicionantes dos homicídios dolosos sob um recorte espaço-temporal**. 2016. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.
- NETO, Cyro de Souza. **Desenho Urbano e Violência**, XIII Encontro nacional da associação nacional de pós-graduação e pesquisa em geografia, 2019.
- NETO, O. L. **Um novo quadro institucional para os transportes públicos: condição sine qua non para a melhoria da mobilidade e acessibilidade metropolitana**. In E. Santos & J, 2004.
- NETTO, V. M., Saboya, R. D., Vargas, J. C., & Carvalho, T. **Efeitos da arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil**. Brasília: Frbh, 2017.
- NEWMAN, Oscar. **Creating defensible space**. Diane Publishing, 1996.
- NOBRE, E. A. C. **Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na Marginal do Rio Pinheiros**. Tese de Doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo, 2000.
- OLIVA, Jaime Tadeu; FONSECA, Fernanda Padovesi. **O “modelo São Paulo”: uma descompactação antiurbanidade na gênese da metrópole**. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, n. 65, p. 20-56, 2016.
- OLIVA, Jaime; SALGADO, Luciana Salazar. **Espaço comunicativo e fratura social**, 2020.
- OLIVEIRA FILHO, João Telmo de. **A participação popular no planejamento urbano: A experiência do plano diretor de Porto Alegre**. 2009.
- PACHECO, P. How **Eyes on the Street** Contribute to Public Safety. *The City Fix*, 2015
- PEREIRA, PCX. **Crise, urbanização contemporânea e a reprodução do capital no setor imobiliário**. Direito à cidade e direito à vida: perspectivas críticas sobre o urbano na contemporaneidade São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2022.
- PEDRAZZINE, Yves. **A Violência das Cidades**. Tradução de Giselle Unti, Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.
- PEIXOTO, Betânia Totino, ANDRADE, Mônica Viegas e MORO, Sueli. **Violência urbana: uma análise comparativa da vitimização em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Vitória**. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2007.
- PEREIRA, Elson Manoel. Introdução. In: Pereira, Elson Manoel (Org.). **A alegoria da participação: planos diretores participativos pós-estatuto da cidade**. Florianópolis: Insular, 2015.
- PEREIRA, Elson Manoel. **Planejamento urbano no Brasil: (in)definição do papel dos atores e condições para uma participação efetiva**, 2012.

PEREIRA, Elson Manoel. **Violência no Brasil, A. Há relação entre a violência no Brasil e o direito à cidade?** Vidas urbanas e a vida nas cidades: regramentos urbanos, ambientais, seletividade e violências, 2015.

PILATI, José Isaac; Grassi, Karine. **A produção do espaço urbano brasileiro e a mercantilização da cidade. Vidas urbanas e a vida nas cidades: regramentos urbanos, ambientais, seletividade e violências**, 2018.

PIMENTEL, Carlos Eduardo; GUNTHER, Hartmut; BLACK, Peter Ulrich Vieth. **Acessando o medo do crime: Um survey por meio da internet.** Psicologia Argumento, 2017.

POIARES, C. É; **Essencial esclarecer, para evitar uma psicose social**, 2008.

PRIETO, G., **A espacialidade da violência:** Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2022.

QUINTANA, Efreu Brignol. **Influência de características físico-espaciais na ocorrência de crimes e na percepção de segurança em áreas residenciais com condomínios fechados.** 2013.

RABELO, A. C., & Rangel, E. **Fronteiras de tensão: política e violência nas periferias de São Paulo**, 2013.

RAMÃO, F.; Wadi, Y. **Espaço urbano e criminalidade violenta: análise da distribuição espacial dos homicídios no município de Cascavel/PR.** Rev. Sociol. Polít., Curitiba, 2010.

RAMOS, Rafael G.; MELO, Silas N.. **Income inequality and the geography of residential burglaries: A spatial model applied to Campinas, Brazil.** APPLIED GEOGRAPHY, 2022.

RAPPL, Katrin. **Avaliações ex ante e a qualidade do habitar no Brasil do século 21: uma possibilidade crítica.** Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2019.

RECAMAN, **O tempo e o plano da arquitetura.** Direito à cidade e direito à vida: perspectivas críticas sobre o urbano na contemporaneidade São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2022.

RETTO Jr, **Verticalização acelera, e São Paulo já possui mais apartamentos do que casas.** 2022. Disponível em: <https://jornal.unesp.br/2022/02/01/verticalizacao-acelera-e-sao-paulo-ja-possui-mais-apartamentos-do-que-casas/>. Acesso em 19/10/2022.

ROLNIK, R. Guerra dos lugares: *a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo, Boitempo, 2015.

ROLNIK, R. **Uma faixa exclusiva de ônibus incomoda muita gente.** 2013. Disponível em: <<http://www.viomundo.com.br/voce-escreve/raquel-rolnik.html>>. Acesso em: 9 de setembro de 2021.

ROLNIK, R., Klintowitz, D., Reis, J., & Bischof, R. **Pinheirinho não é um caso isolado.** Blog da Raquel Rolnik, 2012.

ROLNIK, Raquel. **Exclusão territorial e violência.** São Paulo em perspectiva, 1999.

ROSSMO, D. Kim. **A Methodological Model.** American Journal of Criminal Justice, 1993

ROSSMO, D. Kim; Rombouts, Sacha. **Geographic profiling**. 2th edition. In: Wortley, Richard and Mazerolle, Lorraine (Org.), *Environmental Criminology and Crime Analysis*, 2011

RUFINO, M. B. C. **Um olhar sobre a produção do PMCMV a partir de eixos analíticos**. In: **Amore, C. S.; Shimbo, L. Z.; Rufino, M. B. C. Minha casa... e a cidade?** Avaliação do programa minha casa minha vida em seis estados brasileiros, Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

SABOYA, Renato T. de; RIBAS, Laira C. **Criminalidade, uso do solo e forma do ambiente construído: Investigando a influência da visibilidade, acessibilidade e diversidade na distribuição de ocorrências criminais**. Relatório de pesquisa. 2016.

SABOYA, Renato Tibiriçá de. **A localização residencial em uma cidade vertical: um estudo sintático em Florianópolis**. urbe. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2017.

SALGADO, Luciana Salazar; Oliva, Jaime. **Espaço comunicativo e fratura social** - Ebook - Belo Horizonte [MG]: Fino Traço, 2020.

SAMPAIO, Renata Alves. **Da noção de violência urbana à compreensão da violência do processo de urbanização: apontamentos para uma inversão analítica a partir da Geografia Urbana**. 2011. 148 f. Dissertação (mestrado). FFLCH USP. São Paulo, 2011.

SAMPSON, Robert J.; Groves, W. Byron. **Community structure and crime: Testing social-disorganization theory**. *American Journal of Sociology*, 1989.

SANTORO, P. F., & Rolnik, R. **Novas frentes de expansão do complexo imobiliário-financeiro em São Paulo**. *Cadernos Metrópole*, 2017.

SANTOS Neto, Artur Bispo dos. **A Interpretação Alegórica do mundo na Filosofia de Walter Benjamin**, 2016.

SANTOS Neto, João Marques dos. **Arquitetura do Medo e seus reflexos no espaço urbano de Feira de Santana: O caso do Bairro Santo Antônio dos Prazeres**. 2016.

SANTOS, Milton. **A questão do meio ambiente: desafios para a construção de uma perspectiva transdisciplinar**. *GeoTextos*, 2005.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil. "Território e sociedade no início do século XXI."** Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton; Silveira, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 2001.

SCIFONI, Simone. **"Cultura e problemática urbana. Crise urbana. São Paulo": Contexto**, 2015.

SCIFONI, Simone; do Nascimento, Flavia Brito;. **Lugares de memória: trabalho, cotidiano e moradia**. *Revista Memória em Rede*, 2015.

SECCHI, Bernardo. **A cidade contemporânea e seu projeto**. REIS, Nestor G.; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta S (coords.). *Dispersão Urbana. Diálogos sobre pesquisas Brasil-Europa*. São Paulo: FAO/USP, 2007.

SHAW, C. R., & McKay, H. D. **Juvenile delinquency and urban areas**, 1942.

- SILVA, Helena MB; Castro, CMP de. **A legislação, o mercado e o acesso à habitação em São Paulo**. In: Workshop Habitação: como ampliar o mercado. 1997.
- SILVA, L. A. M. **Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano**. *Sociedade e Estado*, Brasília, 2004.
- SILVA, T.P. **O medo do crime nos moradores da periferia de bairros sociais**. Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Psicologia Aplicada. Lisboa, 2009.
- SOARES, Adriano Santos. **A Paisagem Como Objeto de Políticas Públicas—O Caso das Favelas Cariocas**. *Revista Geonorte*, 2013.
- SOARES, L. E. Segurança pública: **presente e futuro**. Estudos avançados, 2006.
- SOARES, L. E. **Violência e política no Rio de Janeiro**. In *Violência e política no Rio de Janeiro* (1996).
- SOARES, Luiz Eduardo; BIL, MV; ATHAYDE. **Cabeça de Porco**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2005.
- SOARES, M., & Saboya, R. T. **Fatores espaciais da ocorrência criminal: modelo estruturador para a análise de evidências empíricas**. urbe. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2019.
- SOARES, Mariana et al. **Configuração espacial e criminalidade: o caso do campus universitário Reitor João David Ferreira Lima em Florianópolis**. 2017.
- SOUZA NETO, C. D. **Desenho urbano e criminalidade: uma análise para as regiões do Largo da Batata e Largo Nossa Senhora do Ó-São Paulo, SP** (Doctoral dissertation, Universidade de São Paulo), 2019.
- SOUZA, Marcelo José Lopes. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Bertrand Brasil, 2008.
- SPAANS, M., & Waterhout, B. **Building up resilience in cities worldwide—Rotterdam as participant in the 100 Resilient Cities Programme**. *Cities*, 2017.
- SPECK, J. **Cidade caminhável**. Editora Perspectiva AS, 2016.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 2005.
- TAYLOR, Ralph B. e HALLEL, Adele V. **“Physical Environment and crime”** In: National Institute of Justice: Research Report, 1996.
- TAYLOR, Ralph B.; GOTTFREDSON, Stephen D.; Brower, Sidney. **Block crime and fear: Defensible space, local social ties, and territorial functioning**. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 1984.
- TONE B. B. **Notas sobre a valorização imobiliária em São Paulo na era do capital fictício**. São Paulo, Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2010
- TOWN, Stephen; O’TOOLE, Randal. **Crime-Friendly Neighborhoods. How “New Urbanist” planners sacrifice safety in the name of “openness” and “accessibility”**. Reason Magazine published by the Reason Foundation, 2005.

- TUAN, Yi-Fu. **Paisagens do medo**. Unesp, 2005.
- VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análises das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2012.
- VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do Plano Diretor**. São Paulo, 2005. Disponível em: www.flaviovillaça.arq.br.
- VILLAÇA, Flávio. **Crítica ao anteprojeto de lei do Plano Diretor de Florianópolis**. Peres, Arlis B. et al. *Reconstruindo Paisagens: Desafios socioespaciais para a Grande Florianópolis*. Florianópolis: Ed. UFSC, 2013.
- VIVAN, Mariana et al. **Arquitetura, espaço urbano e criminalidade: Relações entre o Espaço Construído e a Segurança sob a Ótica da Intervisibilidade**, 2012-2017.
- WILCOX, Pamela; Land, Kenneth C.; Hunt, Scott A. **Criminal circumstance: a dynamic multicontextual criminal opportunity theory**. Rev. ed. New York: Walter de Gruyter, Inc, 2003.
- WILSON, James Q.; KELLING, George L. **Broken windows**. *Atlantic monthly*, v. 249, 1982.
- WORTLEY, Richard and MAZEROLLE, Lorraine (Org.), Anselin, Luc; Griffiths, Elizabeth; Tita, George. **Crime mapping and hot spot analysis**. In: *Environmental Criminology and Crime Analysis*, 2011.
- YESKA Coelho: **Arquitetura Moderna: o que é, história e suas características!**. 2021. Disponível em: <https://casacor.abril.com.br/arquitetura/arquitetura-moderna/>. Acesso em 10 de agosto de 2022.
- YWATA, Alexandre Xavier, BALBIM, Renato Nunes Organizador; KRAUSE, Cleandro Henrique Organizador; LINKE, Clarisse Cunha Organizadora. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. 2016.
- ZALUAR, A. **A máquina e a revolta: as organizações populares e o significado da pobreza**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.
- ZALUAR, Alba. **Um debate disperso: violência e crime no Brasil da redemocratização**. São Paulo em perspectiva, 1999.
- ZUKIN, Sharon. **Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000.
- WISNIK, Guilherme. **Tentando não afundar na lama: impasses da modernidade brasileira**. ARS (São Paulo), 2022.
- ZYGMUNT Bauman e DAVID Lyon. **Vigilância Líquida**, 2013.