

# CAMINHABILIDADE, COMPORTAMENTO E SEGURANÇA

## Uma avaliação das ocorrências de furto e roubo à pessoa em vias públicas de Vitória/ES

*WALKABILITY, BEHAVIOR AND SECURITY  
Evaluation of theft and robbery  
occurrences on the streets at Vitória-ES*

*Liziane de Oliveira Jorge<sup>1</sup>,  
Daniella do Amaral Mello Bonatto<sup>2</sup> e Brenda Miurim Dalfior<sup>3</sup>*

### Resumo

Caminhar tem se tornado um desafio devido às ameaças de violência urbana, em especial os altos índices de crimes em vias públicas. Este trabalho investiga os crimes patrimoniais contra a pessoa em vias públicas de Vitória-ES, bem como a sua correlação com os aspectos urbanísticos e suas consequências na qualidade de vida urbana. São analisadas as informações criminais fornecidas pela Secretaria da Segurança Pública do Espírito Santo, entre 2015 e 2019. Procedeu-se à estratificação dos tipos de ocorrência por bairros e à confecção de mapas georreferenciados, oportunizando a visualização precisa das ocorrências de furto e roubo à pessoa em vias públicas. Por fim, adota-se um recorte territorial com alta concentração de ocorrências para explorar, in loco, as características da forma urbana e a observação dos pedestres. Reafirmam-se a escassa diversidade social, o comportamento de risco dos pedestres, a erosão dos espaços públicos e ausência de fachadas ativas nos trechos perigosos.

Palavras-chave: Segurança Pública, violência urbana, furtos e roubos, pedestres, georreferenciamento.

### Abstract

*Walking has become a challenge due to the threats of urban violence, especially the high crime rates on the streets. This paper investigates property crimes against people on public streets in Vitória-ES as well as their correlation with urban aspects and their consequences in urban life quality. The criminal information between 2015 and 2019 provided by the Espírito Santo's Public Security Secretariat is analyzed. The types of the occurrences are stratified by neighborhoods and georeferenced maps are made, providing an accurate visualization of the occurrences of robbery and theft on streets. Finally, we adopted a territorial cut with high occurrences concentration to explore, in loco, the urban form characteristics and the observation of pedestrians. The scarce social diversity, the risky behavior of pedestrians, erosion of public spaces and the absence of active facades in dangerous stretches are reaffirmed.*

*Keywords: Public security, urban violence, theft and robbery, pedestrians, georeferencing.*

1 Professora adjunta do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU/CAR/UFES). Dra. em Arquitetura e Urbanismo (FAUUSP/2012). Mestre em Arquitetura e Urbanismo (UFMG/2004). Arquiteta-urbanista pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo (UFES/1998).

2 Professora adjunta do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DAU/CAR/UFES). Pós-Doutora pela Universidade do Porto (FEUP/UPorto, 2021). Doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ, 2012). Mestre em Engenharia Urbana (UFSCar, 2000). Arquiteta-urbanista (IAU/USP, 1996).

3 Arquiteta Urbanista pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo (UFES, 2021).

### Introdução

A Segurança é um tema de interesse de todos os cidadãos. Afeta profundamente o cotidiano de muitas comunidades vulneráveis que convivem com os piores indicadores de violência letal, especialmente homicídios, tráfico e violência doméstica. Segundo o Anuário Brasileiro da Segurança Pública (FBSP, 2020), o país, mesmo em um contexto de pandemia, registrou um aumento de 7,1% de mortes violentas no primeiro semestre de 2020, com 1 pessoa assassinada a cada 10 minutos. O perfil das vítimas letais no país evidencia questões estruturais e preocupantes da sociedade, com o predomínio de negros assassinados (74,4%), com 72,5% dos crimes cometidos com armas de fogo. Dos mortos, 51,6% são jovens até 29 anos e 91,2% são homens. Também houve um aumento nos crimes de feminicídio, violência doméstica (1 agressão física a cada 2 minutos), violência sexual (1 estupro a cada 8 minutos, com 57,9% das vítimas com no máximo 13 anos), violência contra a criança e o adolescente (10,9% das vítimas de assassinato em 2019), aumento da violência contra os indivíduos LGBTQI+<sup>4</sup>. Os únicos indicadores que tiveram queda substancial foram os crimes patrimoniais, em especial os roubos a transeuntes (queda de 34%), os roubos de veículos (queda de 22,5%), e roubos em estabelecimentos comerciais (queda de 18,8%) e residenciais (queda de 16%). Essa diminuição é um reflexo imediato do isolamento social e da pandemia de coronavírus, que implicou em menor circulação de pessoas nas ruas e, conseqüentemente, menores oportunidades para o infrator cometer o delito.

Em 2019 o país registrou um total de 1.314.472 roubos, valor 13,4% menos que 2018, que registrou quase 1,5 milhão de ocorrências de roubo (FBSP, 2020). O Espírito Santo registrou, consecutivamente, uma quantidade de 47.994 mil roubos em 2018 e 43.749 em 2019, acompanhando a tendência de queda nacional, com uma taxa quase 9% menor entre 2018 e 2019. Entretanto, o crime patrimonial que mais se destaca é o roubo a transeunte em via pública.

Caminhar tem se tornado um desafio devido às ameaças de violência urbana, em especial devido aos altos índices de crimes contra a pessoa em vias públicas. Caminhar pelas vias públicas no Brasil passou a ser uma atividade ameaçadora, pois a cada ano, há mais de 1,3 milhões de roubos aos transeuntes, sem falar nos furtos e roubos de veículos e nos acidentes de trânsito.

Em 2019 no Brasil o roubo a transeunte em via pública representou 45,9% dos crimes de roubo, enquanto no Espírito Santo, representou 68,7%, muito acima da média nacional (FBSP, 2020). O município de Vitória registrou, no ano de 2020, o correspondente a 15,25% dos furtos e roubos à pessoa em via pública de todo o Estado (SEPS/ES, 2020). Essa condição motivou a especial a investigação dos indicadores dos crimes patrimoniais em Vitória, bem como a sua correlação com os aspectos urbanísticos e suas consequências na qualidade de vida urbana e na erosão dos espaços públicos.

Adota-se como lugar de investigação aproximada o bairro Praia do Canto, microcentralidade do município de Vitória/ES, dotado de uma dicotomia: apesar de possuir atributos qualitativos de caminhabilidade (diversidade de usos, vitalidade, calçadas largas, percursos arborizados, acessibilidade) e mecanismos de controle habituais por parte dos moradores, condições favoráveis à segurança (JACOBS, 2001; GEHL, 2013; SPECK, 2016), o bairro ocupa o 4º lugar no *ranking* municipal de crimes de furto e roubo à pessoa em via pública de toda a capital. Soma-se a teoria do Espaço Defensável (NEWMAN, 1972) que introduz o *Design* como instrumento de

4 O acrônimo LGBTQI+ faz referência a lésbicas, gays, bissexuais, transexuais/travestis, queer, intersexuais e demais orientações sexuais e identidades de gênero.

prevenção do crime, sendo o conceito ampliado na prática profissional do urbanismo. Assenta-se como uma oportunidade de compreender as relações entre o fenômeno urbano e a segurança, entrelaçamento de natureza complexa e necessária em políticas públicas.

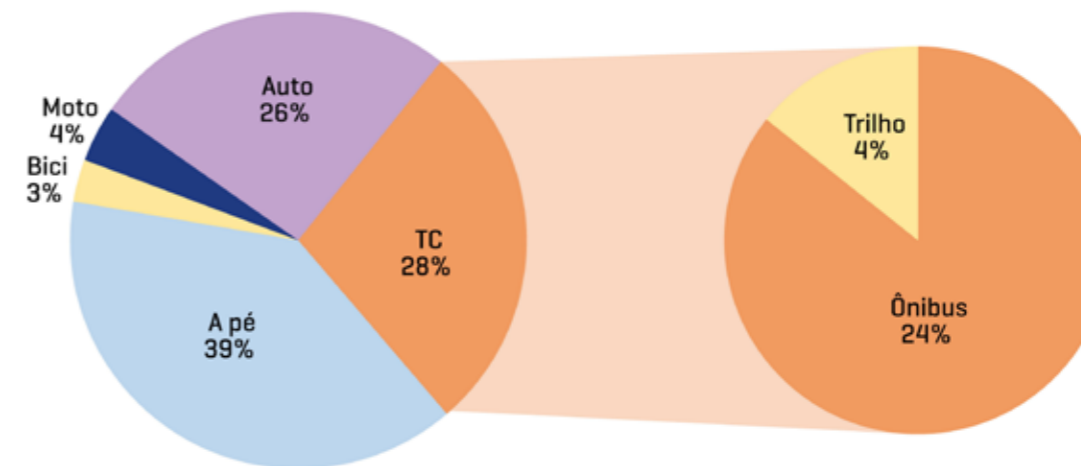
Este artigo faz parte de uma pesquisa acadêmica que assume o desafio de analisar a relação do usuário com o espaço público, de modo a observar a qualidade do espaço e da forma urbana, bem como o comportamento dos pedestres.

### Caminhabilidade & CPTED

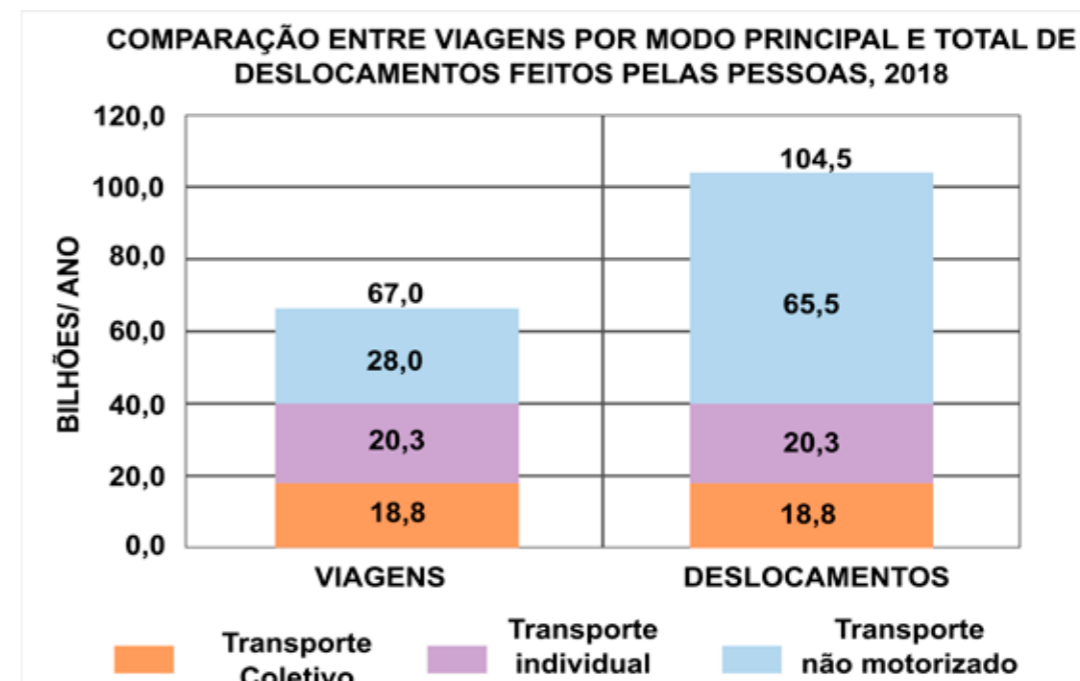
O ato de caminhar representa a forma mais elementar e natural de deslocamento, pois, em primeiro momento, todos somos pedestres. A mobilidade sustentável é, portanto, o mote para as cidades do século XXI, com “estímulos aos sistemas de transporte coletivos e de baixo impacto ambiental, e da valorização de pedestres e ciclistas” (MELHADO, 2013, p.180). Sua implementação é decorrente de um conjunto de “políticas públicas de planejamento urbano, transporte e circulação humana, que visam proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos meios de transporte coletivos e não motorizados de maneira efetiva” (MELHADO, 2013, p.198). As ações urbanas voltadas para a mobilidade sustentável reúnem, portanto, diretrizes essenciais para a implementação da qualidade de vida: acesso pleno ao transporte coletivo; rotas cicláveis; bairros com mistura de usos mistos; controle de densidade; acessibilidade universal nos espaços públicos; boa infraestrutura viária e execução das vias; conforto e segurança das calçadas; atratividade dos serviços; dentre outras.

O ato de andar a pé provoca uma inversão das lógicas do habitante da cidade, significa “estar do lado de fora”, representa a passagem de um “dentro” a outro, da residência ao escritório, da casa às lojas comerciais. Para Gros (2009, p. 37) “estar do lado de fora é uma transição: aquilo que separa, quase um obstáculo”. Embora caminhar seja o ato mais primitivo do ser humano, na cidade contemporânea, os trajetos urbanos são percorridos de forma quase instantânea, representando uma mobilidade do corpo apressado, nervoso, ao atravessar um percurso cotidiano muitas vezes tenso e hostil. Os percursos cotidianos impõem trajetos, condicionam movimentos, direções, interrupções, impõem passagens obrigatórias, submetem os corpos a riscos, comunicam paisagens, expõem as injustiças do mundo social. Estar do lado de fora, caminhar, expõe o corpo a um confronto com a multidão, com o outro, e ironicamente, combate o tédio e o vazio do pensamento, exercita a liberdade e o corpo, faz avançar ao destino. Esse embate entre o desejo e a obrigação, entre o opcional e o obrigatório, impõe ao corpo trajetos planejados da cidade, usualmente acompanhados por uma estrutura viária compartilhada e plural, fazendo do pedestre mais um modal a ser compatibilizado em uma estrutura logística complexa e desigual.

Uma das variáveis mais extraordinárias do espaço público é a possibilidade do encontro e a capacidade de abrigar as experiências individuais e ao mesmo tempo coletivas. Essa coexistência de diferenças e, principalmente, a civilidade de convívio, foi definida por Netto (2012) como “urbanidade”. O espaço urbano é o lugar das diferentes experiências sensoriais, o lugar do encontro de diferentes formas de convívio, das tensões do corpo em movimento. O espaço público, por sua vez, condensa traços distintivos da vida urbana. Para Bauman (2009, p.70), “é nos locais públicos que a vida urbana e tudo aquilo que a distingue das outras formas de convivência humana atingem sua mais completa expressão, com alegrias, dores, esperanças e pressentimentos que lhe são característicos”. Para Bauman (2009), os espaços públicos são locais simultâneos de atração e rejeição, abrigam locais de vulnerabilidade e ao mesmo tempo de descoberta de práticas e costumes urbanos. A intensidade da vida pública



Bici: Bicicleta  
 TC: Transporte Público Coletivo  
 Moto: Motocicleta  
 A pé: Caminhada  
 Auto: Automovéis  
 Trilho: Metrô e trem  
 Ônibus: Ônibus Metropolitano e Municipal



é a antítese do comportamento contemporâneo de busca de uniformidade do espaço social e distanciamento dos perigos e ameaças da interação humana. Apesar da dicotomia que o espaço público carrega, de atração e rejeição, a caminhabilidade, forma de locomoção mais elementar do ser humano, compreende uma prática cotidiana no espaço público que estimula a interação humana e as suas possíveis consequências.

De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2020), nas cidades brasileiras com mais de 60.000 habitantes, 39% das viagens têm a mobilidade a pé como a principal forma de transporte, enquanto 30% são realizadas em transporte individual motorizado e 28%, em transporte público coletivo (Gráfico 1). Ainda segundo a ANTP (2020), as 28 bilhões de viagens feitas em meio de Transporte Não Motorizado (Gráfico 2) devem ser somadas aos deslocamentos feitos para acessar o transporte coletivo. Tais deslocamentos não costumavam ser considerados nos estudos e estatísticas de mobilidade urbana, que consideravam apenas as viagens principais. Ao ter sido atualizada a metodologia (ANTP, 2020), passando a considerar o deslocamento ao transporte público feito no início ou final da viagem, o número de viagens feitas por transporte não motorizado alcança a ordem dos 65,5 bilhões no ano, conforme mostra o Gráfico 2. O alto índice de viagens pedonais demonstra a necessidade do desenvolvimento de políticas públicas que visem minimizar as deficiências da

Gráfico 1 - Divisão das viagens nas cidades brasileiras por meio de transporte (%). Fonte: ANTP, 2020. Elaborado pelos autores, 2022. Gráfico 2 - Divisão modal de viagens nas cidades brasileiras (bilhões de viagens). Fonte: ANTP, 2020. Elaborado pelos autores, 2022.

infraestrutura urbana, melhorando as condições de caminhabilidade - o que envolve a segurança pública, conforme apontado anteriormente.

A caminhabilidade (*walkability*), é um indicador que aparece de forma pioneira no trabalho de Chris Bradshaw (1993), ao destacar as características essenciais ao ambiente caminhável: diversidade de usos e atividades; a qualidade do ambiente físico, do desenho urbano e dos elementos naturais e de conforto (vegetação sombreamento, ausência de ruído e pouca exposição ao trânsito de veículos e à poluição); diversidade cultural e econômica; vida cívica. O autor (BRADSHAW, 1993) enumera 10 categorias essenciais para mensurar a caminhabilidade, dentre as quais destaca-se:

- Densidade de pessoas caminhando nas calçadas;
- Probabilidade de encontrar um conhecido durante a caminhada;
- Avaliação das mulheres acerca da segurança no bairro;
- Eficácia do trânsito local;
- Quantidade de locais significativos nas proximidades que os vizinhos conseguem enumerar;
- Proximidade e quantidade de espaços públicos (parques, praças área de lazer) na vizinhança;
- Qualidade das calçadas;

Bradshaw corrobora o pensamento de Jacobs (2001), ao atestar o desprezo pela vida urbana e o desequilíbrio da “infraestrutura” para as escalas da rua e do bairro, uma vez que as ruas se tornaram alimentadoras de automóveis, varreram os espaços contíguos de recreação infantil, de jovens e idosos. Mais tarde, Jeff Speck (2016) vai retomar esta mesma discussão, trazendo muitos dados e delineando o que seriam os dez passos para uma cidade ser caminhável. As cidades são projetadas para o transporte motorizado, segregam os pobres em um trânsito de percursos distantes e inóspitos, anulam a vida cívica, relega antigos espaços de recreação ao abandono, à sujeira e à criminalidade.

Visões consagradas de autores emblemáticos no campo urbanístico, como Jane Jacobs (2011) e Jan Gehl (2013), acrescentam que a diversidade (mescla de usos e usuários, bem como de edificações de idades e estados de conservação variados) é o único meio capaz de garantir a vitalidade urbana. Para esses autores, as pessoas são os olhos da rua e a presença de ruas movimentadas é a garantia de uma aprimorada segurança urbana. Os autores defendem que o uso intensificado do espaço público através de uma rede de vigilância e uso misto, com usos noturnos e diurnos, calçadas movimentadas, estabelecimentos comerciais de uso cotidiano na escala dos bairros, alta densidade é capaz de garantir a redução dos índices de criminalidade e proporcionar maior segurança.

Segundo o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP BRASIL, 2018), o termo caminhabilidade engloba aspectos como as condições e dimensões das calçadas e cruzamentos, atratividade e densidade, segurança pública ou qualquer outra característica que tenha influência na motivação do deslocamento pedonal e a utilização do espaço urbano. A insegurança é algo que habita as ruas das cidades e demonstra como o medo é instalado no cotidiano das pessoas que transitam todos os dias pelas vias urbanas. Existem vários fatores que contribuem para o incremento da criminalidade e da sensação de insegurança dos cidadãos, como alertam Machado e Neves (2011):

- Densidades populacionais elevadas, conjugadas com elevadas densidades do parque edificado, particular, mas não exclusivamente na periferia imediata das cidades, onde se localiza boa parte dos bairros sociais críticos;

- Desqualificação urbanística;
- Insuficiente oferta de infraestrutura e equipamentos sociais;
- Presença considerável de famílias desestruturadas;
- Problemas de integração de imigrantes e minorias étnicas;
- Problemas de exclusão social e econômica;
- Taxas de desemprego elevadas;
- Taxas de abandono escolar elevadas;
- Contrastes sociais com forte incidência territorial, por exemplo, com a proximidade entre bairros críticos e condomínios fechados/privados.
- Proliferação de centros comerciais, associada a novas formas de organização do comércio e de consumo.

Segundo Machado e Neves (2011), esses fatores influenciam direta ou indiretamente a intensificação ou surgimento de criminalidade, seja ela de diferentes naturezas: crime contra a propriedade, grupal, organizada, violência doméstica, entre outros exemplos.

Em relação aos crimes patrimoniais, há uma inversão da localização alvo desse tipo de ocorrência em relação aos crimes violentos. Pode-se correlacionar a espacialização dos crimes patrimoniais e a sua intensidade à luz da Teoria das Abordagens de Atividades Rotineiras, desenvolvidas por Cohen e Felson (1979), ao analisar tendências e ciclos relacionados às taxas de criminalidade. Os autores deslocam o foco de investigação do infrator para as circunstâncias que favorecem a presença de atos criminosos e predatórios. Nesse sentido, a maioria dos atos criminosos demandam a convergência no espaço e no tempo de três variáveis fundamentais: o infrator motivado a praticar o crime; pessoas ou objetos que sejam alvos adequados para o infrator; a ausência de vigilantes capazes de prevenir os delitos. A Teoria da Ecologia Humana, conceito cunhado por Robert Park no início do século XX estabelece uma organização relacional e de laços comuns entre os indivíduos da comunidade urbana, que se agrupam por tradições, costumes, comportamentos, interesses políticos e não menos importante, pelas condições econômicas que inevitavelmente, reforçam o fenômeno da segregação urbana e da exclusão socioespacial. Segundo o autor,

gostos e conveniência pessoais, interesses vocacionais e econômicos tendem infalivelmente a segregar e por conseguinte a classificar as populações das grandes cidades. Dessa forma a cidade adquire uma organização e distribuição da população que nem é projetada nem controlada (PARK, 1967, p.28).

A Teoria da Ecologia Humana facilita uma investigação sobre a maneira pela qual a estrutura social produz essa convergência, permitindo assim que atividades ilegais se alimentem das atividades legais da vida cotidiana. Segundo Machado e Neves (2011),

As questões da segurança urbana assumem particular relevância porque impedem os indivíduos de habitar os espaços, usufruindo em plenitude o seu direito a uma cidadania livre, ou desencorajam aqueles para quem os espaços não foram concebidos. Os imperativos de segurança podem ainda eles próprios determinar formas de vida “fechadas”, que concorrem para a perda de coesão social e da liberdade pessoal (MACHADO E NEVES, 2011, p. 20).

Para Cohen e Felson (1979), a dispersão de atividades para longe dos domicílios favorece o aumento da criminalidade e gera taxas mais altas, bem como

a adequação do alvo provavelmente reflete coisas como valor (ou seja, o desejo material ou simbólico de um alvo pessoal ou de propriedade



para os infratores), visibilidade física, acesso e a inércia de um alvo contra o tratamento ilegal por parte dos infratores (incluindo o peso, o tamanho e as características fixas ou bloqueadas da propriedade que inibem sua remoção ilegal e a capacidade física das vítimas pessoais para resistir aos atacantes com ou sem armas) (COHEN E FELSON, 1979, p. 591).

Um dos trabalhos mais contundentes sobre a criminalidade e o ambiente urbano é a obra de Jacobs (2011), publicada originalmente em 1961, sobre a degradação das cidades norte-americanas à luz de um processo de desenvolvimento e renovação urbana. A autora discorre sobre como esse processo culminou com a dilapidação da cidade tradicional e das relações de convívio e pertencimento comunitário, bem como com o surgimento de novos modelos tipológicos e bairros residenciais carentes de vitalidade, com usos monofuncionais e o surgimento de vias expressas a partir de uma cultura automobilística que empurrou os pedestres para longe da vida pública e das calçadas. A sociabilidade, o convívio e a presença natural das pessoas nos espaços urbanos seriam os mecanismos de controle habituais no contexto dos bairros para inibir a criminalidade. Jacobs atribui aos “olhos da rua” uma parcela de responsabilidade pela vigilância natural dos espaços, como forma de aprimorar a segurança.

A Prevenção de Crimes por meio do Projeto do Ambiente – CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*) é uma abordagem multidisciplinar relevante para o planejamento e implementação da segurança. Sua contribuição consiste na capacidade de influenciar a decisão de quem vai cometer o crime antes que esse de fato aconteça. Segundo Jeffery (1977), podemos impedir ou diminuir o crime alterando o organismo e/ou ambiente externo. Para a aplicabilidade das estratégias e técnicas da CPTED foram elencados quatro princípios essenciais: controle natural de acessos, vigilância natural, territorialidade e manutenção do espaço novo ou recuperado. Esses princípios salientam que há uma estreita ligação entre a arquitetura da edificação e a segurança, sendo necessário planejar e desenhar os ambientes de forma a garantir a segurança e minimizar a violência.

## Metodologia

O trabalho analisa as informações criminais relativas às ocorrências dos crimes patrimoniais, advindas da Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social do Estado do Espírito Santo (SESP/ES) entre os anos de 2015 a 2019, para o contexto de Vitória/ES e para o bairro Praia do Canto, objeto de estudo pormenorizado. A obtenção dos resultados permitiu a elaboração de um banco de dados e a confecção de mapas temáticos georreferenciados (mapas de calor e de símbolos pontuais) através do software livre QGis (versão 3.4), com as ocorrências classificadas por tipo de crime de furto e roubo, a saber: estabelecimentos financeiros, residências, estabelecimentos comerciais, veículos, bicicletas, transporte coletivo e pessoas. Os dados numéricos também foram manipulados através de procedimentos estatísticos para a confecção de gráficos, de modo a evidenciar taxas, assimetrias intraurbanas, recortes temporais, horários críticos, incidências durante os meses e dias da semana, dentre outros. Foi possível obter um panorama municipal dos bairros com maiores índices de furto e roubo, no período de 5 anos e por estratificação anual. A partir dos resultados pôde-se identificar a evolução das incidências criminais e estabelecer correlações com a forma urbana. Ao transpor esses aspectos essenciais de qualidade de vida urbana foi possível compreender as questões interdisciplinares da cidade.

Os procedimentos metodológicos conciliam uma análise multimétodos: tratamento de dados estatísticos, análises morfológicas, georreferenciamento da informação e análise comportamental dos pedestres em trechos de maior incidência de crimes na escala de bairro, de modo a avaliar o comportamento de risco dos pedestres e as características físicas do lugar.

Procedeu-se, num primeiro momento, à interpretação dos dados para a escala municipal, em especial a análise dos pontos georreferenciados que assinalam a distribuição espacial das ocorrências criminais de roubos e furtos contra a pessoa em via pública. Posteriormente à análise municipal, selecionou-se o bairro Praia do Canto para investigação pormenorizada que evoluiu para o trabalho de campo. Um olhar apurado sobre as ocorrências deste bairro permitiu uma investigação minuciosa de dois lugares com alta concentração de furtos e roubos à pessoa em via pública, sendo eles um trecho da Avenida Saturnino de Brito (Trecho 01), via arterial metropolitana linceira à orla urbana e o cruzamento da Avenida Rio Branco com a Rua Chapot Presvot (Trecho 02), polo comercial de grande atração. O parâmetro de escolha dos dois trechos enumerados tornou-se ainda mais evidente após a elaboração do Mapa de Kernel (também denominado mapa de calor ou mapa térmico), através do qual foi possível detectar os trechos com maior incidência de ocorrências (Fig. 5).

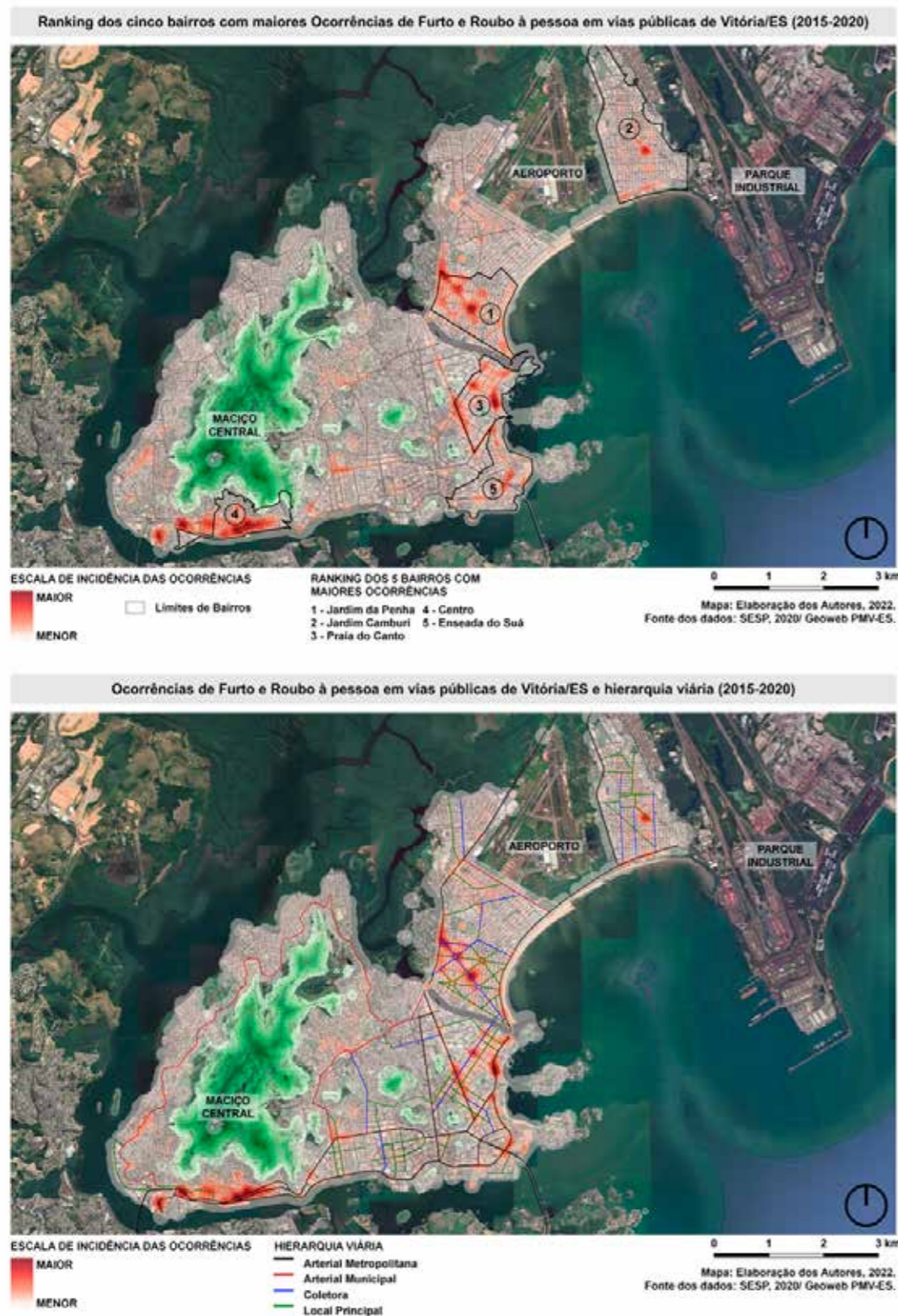
Para cada um dos trechos analisados na escala do bairro, procedeu-se à análise morfológica e modelagem tridimensional do espaço urbano e arquitetônico, bem como a análises de gabarito, correlações com a escala humana, usos do térreo, presença de muros ou grades, espaços livres públicos, arborização, espaços públicos viários, calçadas, dentre outros. Em conjunto foram desenvolvidas análises urbanas centradas nos trechos selecionados, que geraram mapas temáticos georreferenciados conforme os eixos a seguir: i. Mapa de Morfologia, ii. Uso do solo, iii. Gabarito, iv. Hierarquia viária, v. Transporte coletivo, vi. Espaços livres de uso público.

Complementarmente, foram realizadas observações *in loco* nos dois trechos selecionados, com o intuito de caracterizar os espaços públicos previamente identificados a partir dos mapas temáticos e realizar a análise comportamental dos transeuntes. Para as idas ao campo foram utilizadas as seguintes ferramentas: celular (para fotos e filmagens), mapa impresso do trecho, folha em branco, lapiseira e borracha. Com isso foi obtido como produto um relatório fotográfico do lugar, que buscou identificar a ambiência, as fachadas e os sistemas de autoproteção dos edifícios, que segregam os espaços públicos e privados, utilizam elementos do sistema prisional e privatização da segurança, recriando cidades de muros (CALDEIRA, 2000).

Após o reconhecimento do lugar, procedeu-se ao mapeamento de campo e à avaliação observacional do comportamento dos pedestres. Foram elencadas situações que representassem tendências relacionadas ao comportamento de risco para violência urbana criando-se, a partir dessa observação, narrativas comportamentais acompanhadas de croquis ilustrativos das cenas urbanas. Para complementar, realizou-se caminhada-teste nas vias selecionadas que buscou identificar a experiência do pedestre no espaço público. A caminhada-teste é um elemento importante nos estudos urbanos, pois permite vivenciar a experiência do pedestre nas rotas selecionadas, apontar obstáculos, desvios no percurso, simular o tempo dos deslocamentos e conhecer os aspectos perceptivos. Segundo Gehl e Svarre (2018), a caminhada-teste significa dar uma caminhada enquanto se observa a vida do entorno, a partir de procedimentos mais ou menos sistemáticos, com o objetivo de identificar problemas ou o potencial para a vida urbana de uma determinada rota.



Figura 1 - Mapa de furto e roubo à pessoa em via pública (2015 a 2019) com os cinco bairros de maior ocorrência em destaque, numerados por ranking. Fonte: SESEP/ES, 2020. Elaborado pelos autores, 2020. Figura 2 - Mapa de furto e roubo à pessoa em via pública (2015 a 2019) e hierarquia viária. Fonte: SESEP/ES, 2020. Elaborado pelos autores, 2020.



## Resultados

Cada um dos resultados permitiu a compreensão das ocorrências criminais à luz de suas particularidades: os mapas térmicos georreferenciados permitiram a identificação dos bairros e das localidades com a maior concentração dos crimes de furto e roubo à pessoa em via pública, com destaque para vários focos de concentração de ocorrências em vias arteriais metropolitanas e vias coletoras que cruzam bairros de média e alta renda (Figuras 1 e 2).

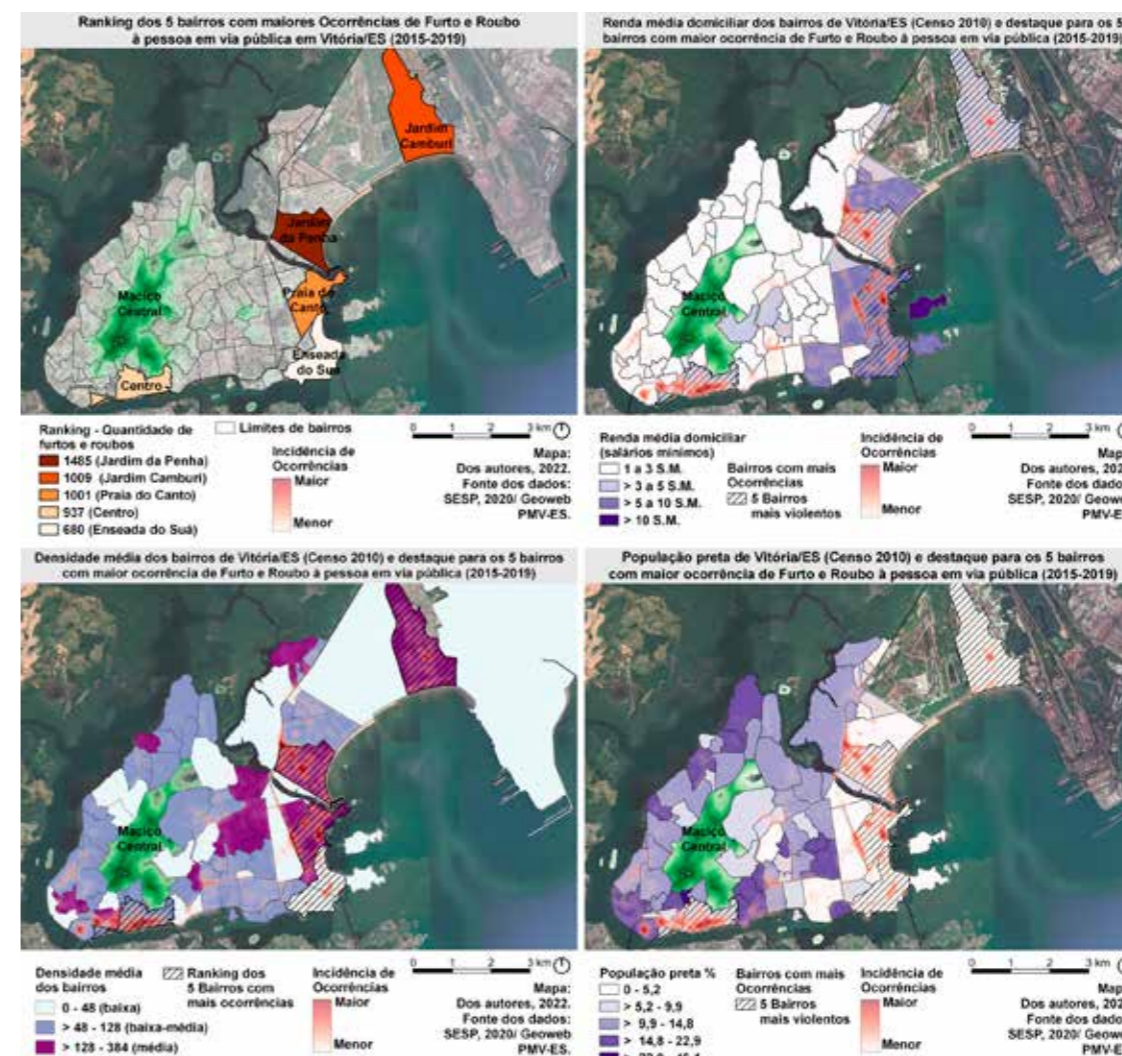


Figura 3 - Síntese gráfica dos dados demográficos e relações com as ocorrências. Fonte: Censo IBGE (2010) e SESPI/ES (2020). Mapas produzidos pelos autores, em 2022.

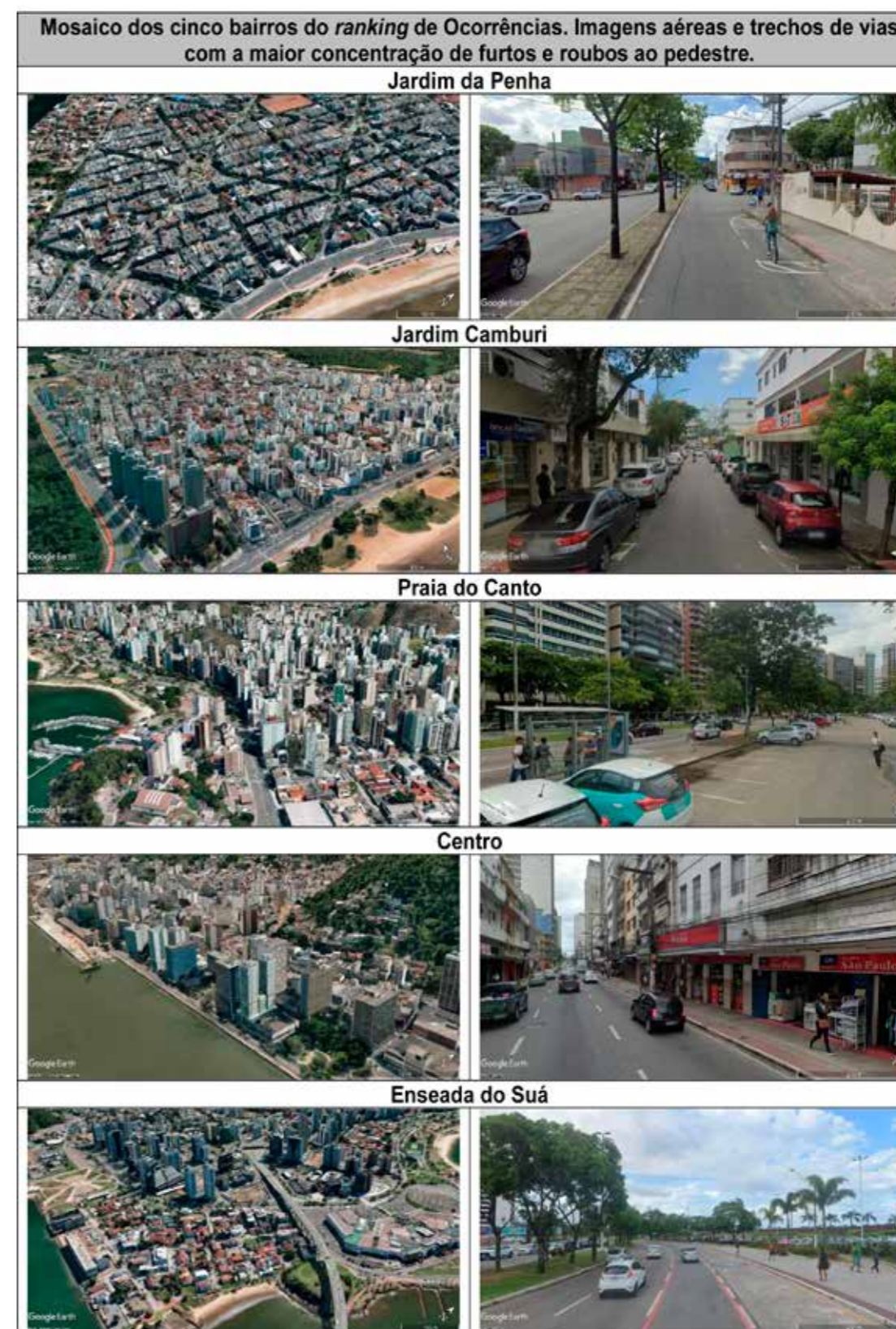
A partir do panorama municipal, foram classificados os cinco bairros com a maior quantidade de ocorrências. A investigação do perfil destes bairros sucedeu-se com o levantamento complementar das características das atividades econômicas e do Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010), em especial a renda domiciliar mensal, a densidade e a concentração da população preta. Observa-se que as ocorrências de furto e roubo à pessoa em via pública despontam em bairros de renda média-alta, com acanhadas manifestações em bairros de baixa renda. Há pouca representatividade da população preta entre os residentes dos cinco bairros mencionados, o que comprova a segregação racial presente no tecido intraurbano. Por fim, nos três bairros de maior concentração de ocorrências, a densidade média é uma condição evidenciada (Figura 3), com maior presença de pedestres nas vias, cabendo destacar que estão entre os bairros de maior densidade populacional no município.

Convém caracterizar os cinco bairros expostos, de modo a destacar outros atributos e situá-los no contexto municipal e metropolitano. A síntese destaca particularidades das centralidades associadas aos bairros, características elementares da mobilidade, o significado simbólico e os atributos que definem cada um dos cinco bairros (Quadro 1).



Bairro	Perfil da centralidade e significado simbólico	Características gerais e de mobilidade
Jardim da Penha	Centro Regional, comércio varejista, lazer e apropriação jovem, contíguo ao campus universitário. Bairro tradicional com presença de orla urbana continental (esporte e lazer).	Bairro planejado, segundo vetor de expansão do continente, inicialmente moradias populares, controle de gabarito e alta ocupação. Atualmente possui grande diversidade funcional. Calçadas de largura média, arborização irregular, algumas fachadas ativas, setores homogêneos monofuncionais residenciais <i>versus</i> comerciais, vias internas coletoras e locais, pouca legibilidade aos usuários externos, vias externas de alcance metropolitano e transporte intermunicipal, vias com estratégias de <i>traffic calming</i> . Possui grande número de idosos.
Jardim Camburi	Centro Regional bairro autônomo. Bairro com população jovem, alta densidade e verticalização, mais populoso da cidade, goza de autonomia pela oferta de comércio e serviços.	Bairro inicialmente de veraneio, verticalizou-se mantendo, entretanto, a estrutura viária do tecido urbano para casas térreas. Calçadas estreitas para o gabarito, arborização irregular, muitas vias em sentido único de fluxo, setores homogêneos monofuncionais residenciais <i>versus</i> comerciais. Presença de orla urbana continental com espaços de esporte e lazer.
Praia do Canto	Centro regional, comércio varejista elitizado, lazer noturno (bares e restaurantes). Área de interesse turístico. Bairro de elite, com atributos paisagísticos, presença de praias, lazeres públicos e esportes náuticos.	Bairro de planejamento sanitaria (final do séc. XIX) e espaços públicos com aterros conquistados sobre o mar. Apresenta calçadas largas, vias internas com boa caminhabilidade, intensa arborização viária, fachadas ativas e vias com estratégias de <i>traffic calming</i> . As vias externas fazem conexão metropolitana.
Centro	Centro Regional, fluxos de passagem metropolitana, comércio popular, concentra muitos vazios edificados. Área de interesse turístico. Centro colonial, cidade alta, representatividade histórica, centro tradicional desfuncionalizado, porto ativo, polarização cultural e patrimonial.	Região da ocupação original da cidade, com edifícios de interesse histórico e de tombamento, possuindo forte comércio e lazer noturno. Trechos de aterro para fins de edificação e melhorias do porto. Calçadas estreitas, vias de conexão metropolitana, fachadas ativas (entretanto, muitos estabelecimentos comerciais fechados), velocidades altas, transporte intermunicipal, gargalos de trânsito nas conexões intermunicipais. Bairro com decréscimo populacional no último Censo, possui alta concentração percentual de população idosa.
Enseada do Suá	Centro administrativo metropolitano. Concentra órgãos públicos e atividades de comando da capital. Representa o novo centro da capital, em contraposição ao centro histórico.	Ocupação induzida pelo Estado. Tecido conquistado por aterros sobre o mar, com quadras de grandes dimensões e generosidade de espaços públicos. Calçadas largas, vias de conexão metropolitana, poucas fachadas ativas, velocidades altas, transporte intermunicipal, escala humana desfavorável, usos condominiais e edificações de porte grande. Percurso obrigatório de acesso à Vila Velha pela Terceira Ponte, com retenções significativas de trânsito.

A seguir são apresentadas imagens dos bairros em mosaico de fotos aéreas e da altura do observador (Figura 4). Percebe-se as distinções tipológicas, de gabarito, porte dos edifícios, traçado e relevância da orla enquanto espaço público distinto. Em todos os bairros a orla tem vocações de uso de lazer passivo e ativo, salvo o Centro, com atividades portuárias e acesso mais restrito. As fotos da altura do observador foram criteriosamente selecionadas a partir da identificação de trechos com alta concentração de furtos e roubos à pessoa em trânsito nas vias. Percebe-se as seguintes



características em cada trecho viário:

- Jardim da Penha: presença de via arborizada no canteiro central, espaço de transição entre conjuntos habitacionais e edificações de uso misto, mescla de fachadas monótonas e ativas, sem continuidade da vitalidade urbana, predomínio de gabaritos baixos;
- Jardim Camburi - via em sentido único de fluxo, excesso de estacionamentos, trecho em gabarito baixo, fachadas ativas, calçadas estreitas;

Figura 4 – Mosaico dos cinco bairros com maior concentração de ocorrências de furto e roubo à pessoa em via pública e seleção de trechos viários mais perigosos. Fonte: Google Earth, 2022.



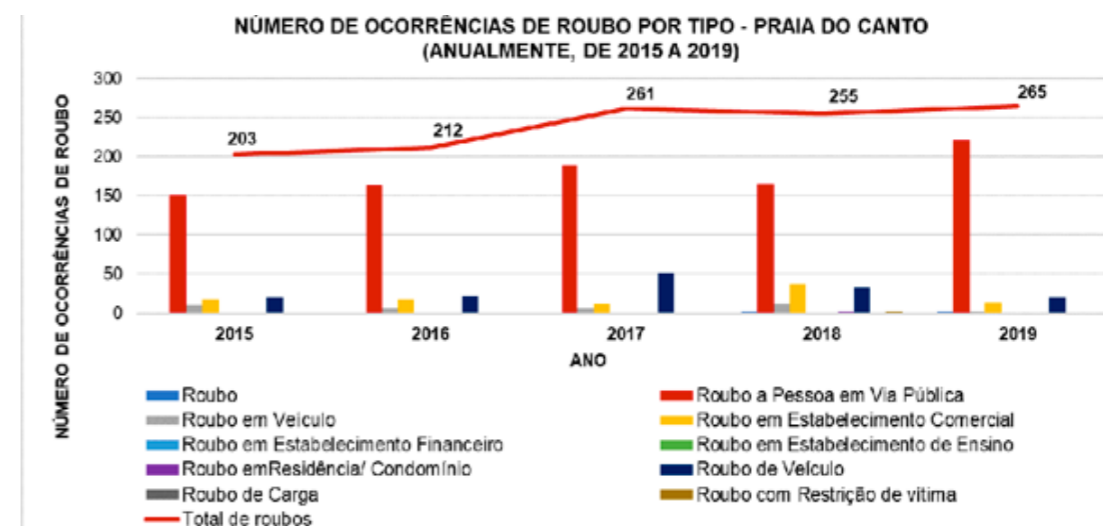
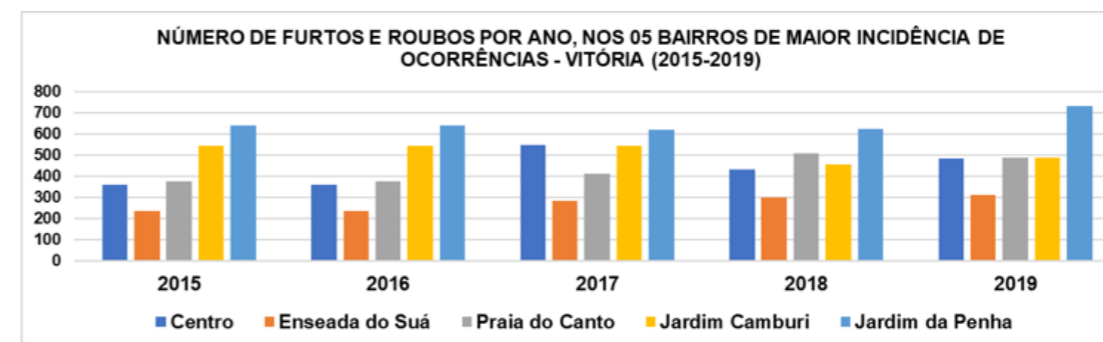
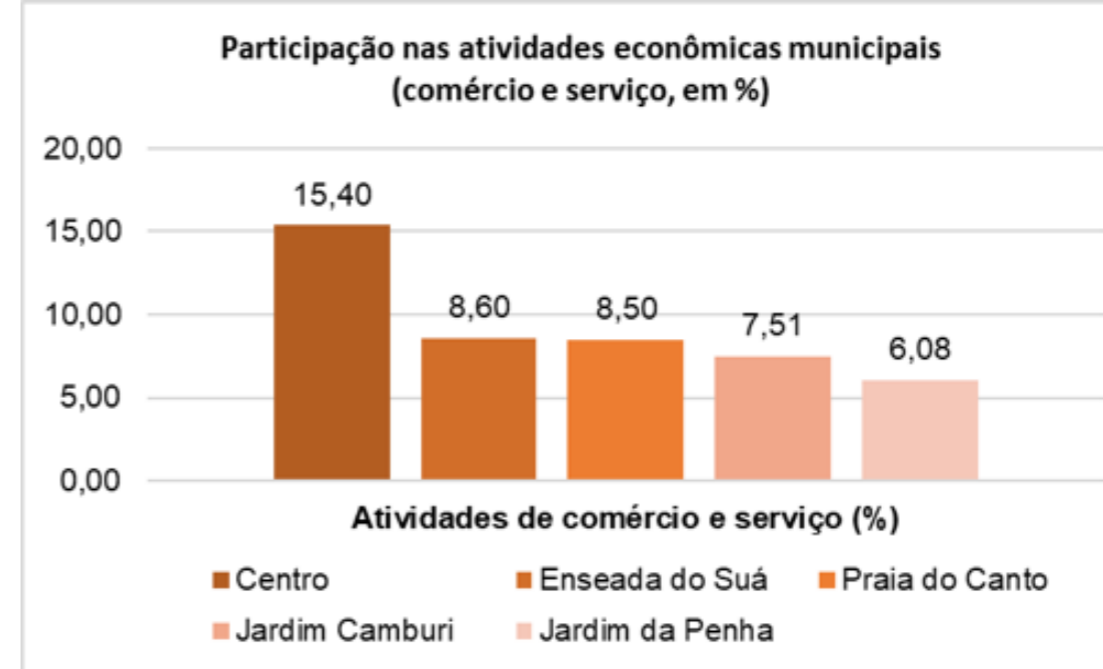
- Praia do Canto - via de alta velocidade com muitas faixas, conexão metropolitana de uso intenso do transporte coletivo, ausência de fachadas ativas, condomínios de alto padrão, muros e grades, orla com bolsões de estacionamento;
- Centro - via de passagem metropolitana com sentido único de fluxo, usos mistos, muitos edifícios vazios e com usos restritos ao térreo, comércio popular, ruído, ausência de arborização;
- Enseada do Suá - via de alta velocidade com muitas faixas, conexão metropolitana de uso intenso do transporte coletivo, ruído, adjacente ao Shopping Center de grande porte e edifícios administrativos, ambiente hostil ao pedestre e à escala humana.

A participação dos bairros mencionados nas atividades econômicas municipais confirma a intensidade das atividades de comércio e serviço (Gráfico 3). Juntos, os cinco bairros representam 46,10% de todas as atividades de comércio e serviço da capital. Destaca-se, em primeiro lugar, o Centro tradicional, com ampla gama de comércio varejista e serviços de cunho popular, mercados abertos, escritórios e crescente manifestação do ramo “cluster criativo”. Em segundo lugar, manifesta-se o bairro Enseada do Suá. Entretanto, a sua força reside nos edifícios empresariais, escritórios e salas dirigidas aos profissionais autônomos, além dos edifícios administrativos da capital (Assembleia Legislativa, Tribunal de Contas, Sede do poder Judiciários, dentre outros). Em terceiro lugar situa-se a Praia do Canto, com variada rede de comércio e serviços que reúne setores de alimentação diurno e noturno (este é um polo significativo da capital), inúmeras lojas de comércio varejista de grife e consagradas, clínicas especializadas, centros médicos, feiras livres, e muitas fachadas ativas. Os bairros Jardim da Penha e Jardim Camburi se igualam na oferta pulverizada de comércio e serviços com tratamento homogêneo de uso residencial em setores dos bairros, intercalando zonas e vias monofuncionais ou de maior concentração de atividades. Ambos foram lócus de empreendimentos habitacionais de massa na segunda metade do século XX, do tipo Inocoop (Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais), sendo incorporados à vitalidade circundante nas décadas subsequentes.

Após a caracterização dos cinco bairros com a maior concentração de ocorrências, escolheu-se o bairro mais significativo para proceder à análise pormenorizada. A Praia do Canto surpreendeu com a 3ª colocação no ranking municipal de crimes de furto e roubo em geral (Gráfico 4), especialmente pelos atributos qualitativos que reúnem fachadas ativas, grande diversidade do setor terciário, condições ambientais e desenho urbano favorável à caminhabilidade, além de usos mistos distribuídos em todo o bairro.

De todos os tipos de roubo que se sucedem no bairro, o roubo à pessoa em via pública desponta como o mais recorrente, seguido por roubo de veículos e roubos em estabelecimentos comerciais (Gráfico 5).

Apesar dos atributos qualitativos, é importante destacar aspectos físicos e sociais da Praia do Canto que rivalizam com os preceitos de bairro tranquilo e diverso. A segregação socioeconômica é uma realidade que posiciona o bairro no ranking dos preços do metro quadrado imobiliário mais alto do município considerando a tipologia multifamiliar, absorvendo exclusivamente moradores da faixa de renda elevada; Não há espaços públicos no interior do bairro que permitam o acesso a poucos metros de caminhada, como praças de bairro. Toda a atividade de recreação e lazer ocorre exclusivamente na orla, espaço público de grande escala que transcende a escala humana e concentra população exógena, pelo alcance metropolitano dos seus equipamentos de esporte, praia e rede ciclável, além de concentrar parcela significativa de população em situação de rua. O bairro dispõe de poucos equipamentos comunitários, não há nenhuma creche pública e há apenas uma escola municipal que atrai estudantes de outro bairros. O



bairro dispõe de um polo de vida noturna de alcance metropolitano no vetor norte, o qual concentra, tradicionalmente, casas de shows, bares e eventos de rua, atraindo muitos veículos que ocupam todos os estacionamentos rotativos aos finais de semana e em período noturno, gerando desconforto aos pedestres e atraindo vigília informal de guardadores de rua. As atividades comerciais contemplam o varejo de marcas famosas e grifes de luxo, com exceções de manifestações do comércio informal que se situam em vias de grande movimentação de pessoas. O uso do solo misto, se comparado ao estritamente residencial não é muito expressivo, tendo nas avenidas significativas, como a Reta da Penha, domínio apenas de comércio e serviço, o que inibe a movimentação e o fluxo de pessoas após o horário comercial, pela ausência de moradores em determinados trechos. Por fim, muitos estabelecimentos comerciais situam-se em edifícios do tipo minishopping, com uma repetição em miniatura dos espaços controlados e vigiados de consumo contemporâneo.

Gráfico 3 - Participação dos 5 bairros nas atividades econômicas da capital. Fonte: Prefeitura Municipal de Vitória, 2013. Inscrições CNAE por atividade econômica, 2011. Gráfico dos autores, 2022. Gráfico 4 - Quantidade de furtos e roubos nos 5 bairros de maiores ocorrências (2015 a 2019). Fonte: SESP/ES (2020); Elaborado pelos autores, 2021. Gráfico 5 - Número de ocorrências de roubo no Bairro Praia do Canto, por tipo (2015 a 2019). Fonte: SESP/ES (2020); Elaborado pelos autores, 2021.



Figura 5 – Mapa térmico de furto e roubo à pessoa em via pública na Praia do Canto com os trechos de análise e hierarquia viária. Fonte: SESP/ES (2020); Geoweb PMV/ES. Elaborado pelos autores, 2020. Figura 6 - Mapa dos pontos de furto e roubo a pessoa na Praia do Canto sobreposto ao uso do solo, classificação viária e topografia. Fonte: SESP/ES (2020); Geoweb PMV/ES. Elaborado pelos autores, 2020.

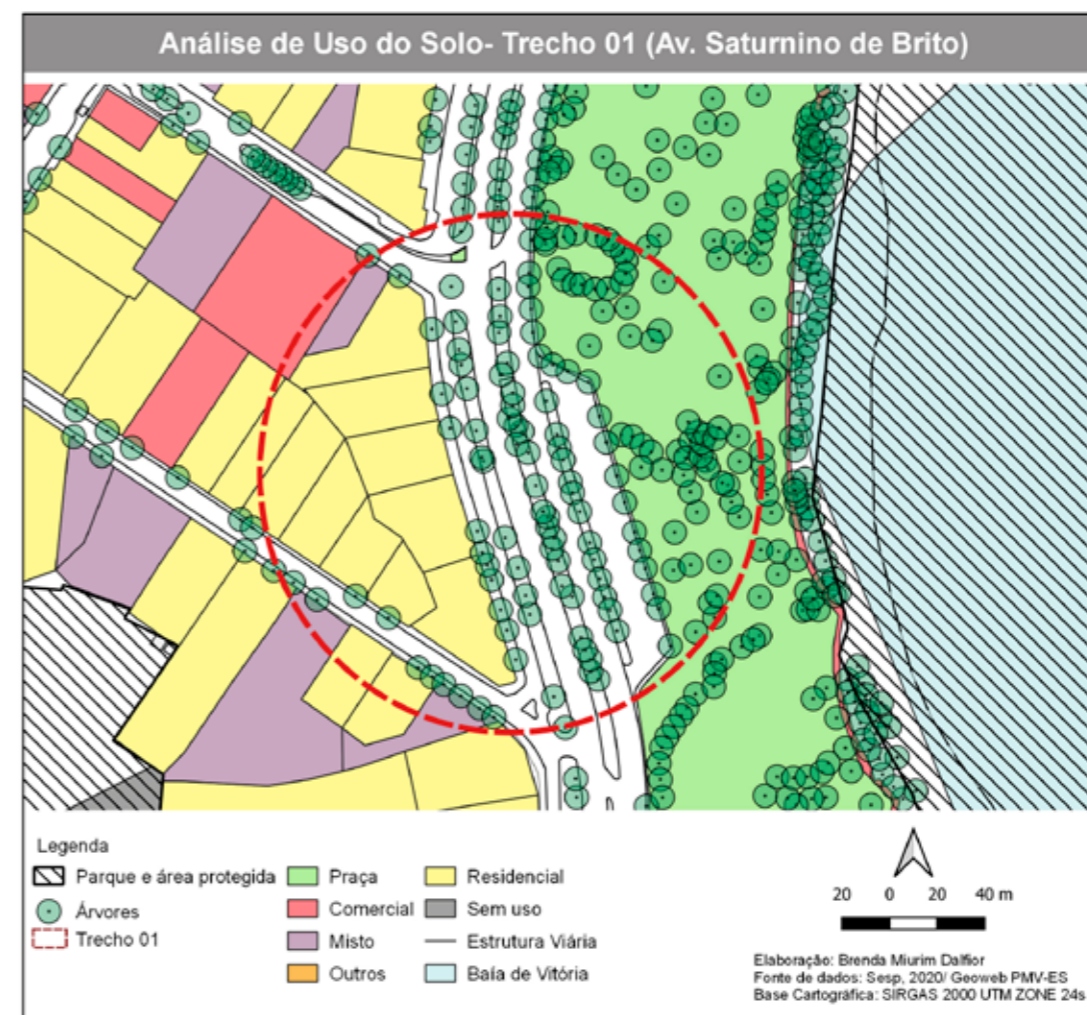
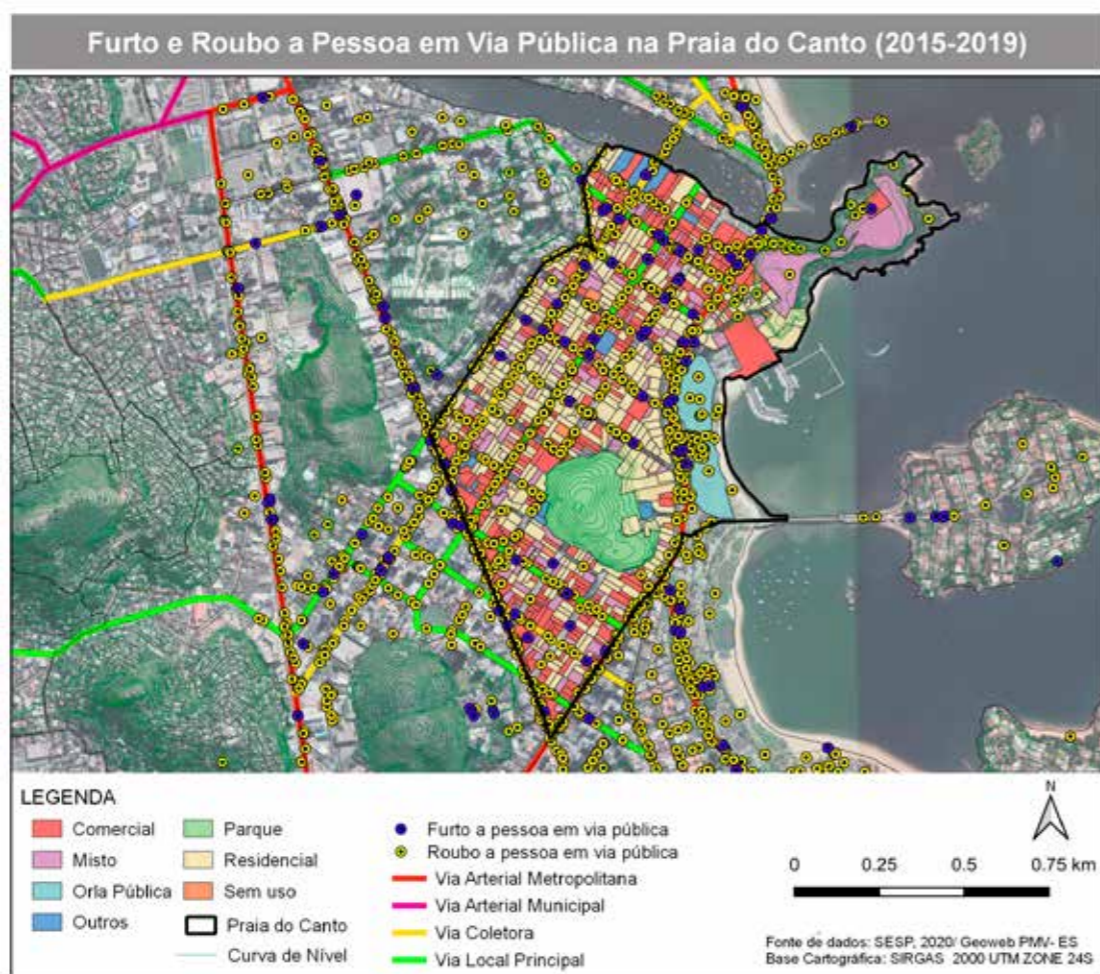
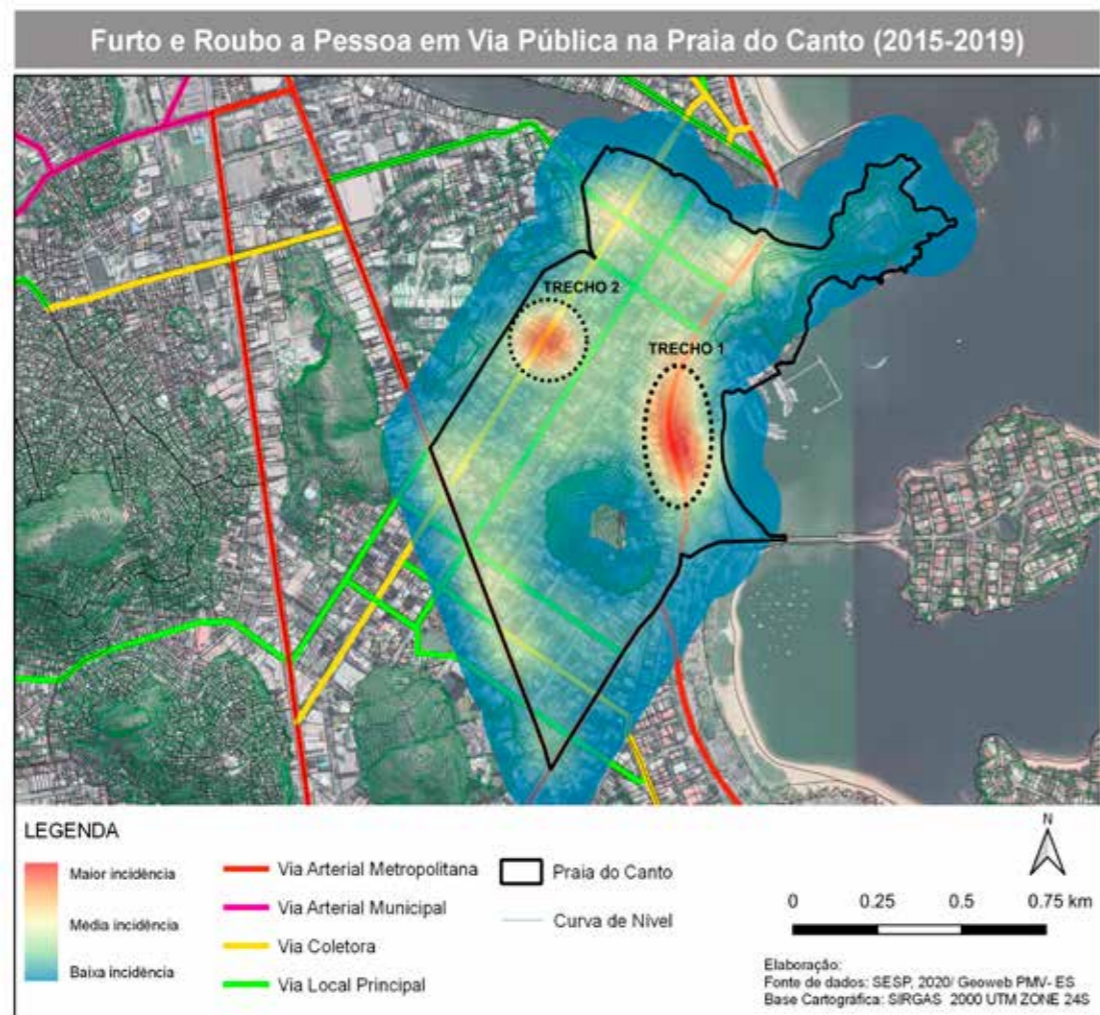


Figura 7 – Mapa de uso do solo do trecho 01. Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

Determinou-se dois recortes de estudo dentro do bairro, escolhidos a partir da análise do mapa de calor da concentração de ocorrências (manchas térmicas nas figuras 2 e 5) e dos pontos de das ocorrências por tipo - furto e roubo à pessoa em vias. É importante destacar que as manchas térmicas em destaque na cor vermelha demonstram, com precisão, os lugares de maior risco aos pedestres, com o registro sucessivo de ocorrências de furto e roubo ao longo de cinco anos. As manchas amareladas, por sua vez, sinalizam a concentração média de ocorrências em outros pontos viários (Figura 5).

As duas áreas críticas (Trechos 1 e 2, demonstrados na Figura 5) estão concentradas ao longo de vias de maior hierarquia e movimentação dentro do bairro: a Avenida Saturnino de Brito (via arterial metropolitana adjacente à orla e parque linear de esporte e lazer, de alcance metropolitano), localizada no trecho leste, e a interseção da avenida Rio Branco (avenida coletora municipal) com a rua Chapot Presvot, via dotada de estabelecimentos comerciais e de uso misto voltadas para o público representado pelas classes de renda alta. Em ambos os trechos há alto fluxo de veículos, rotas de transporte coletivo e conexões entre bairros e até municípios (no caso, a avenida Saturnino de Brito atua como uma via de conexão metropolitana). Após a identificação destes, aprofundou-se o estudo dos aspectos morfológicos e arquitetônicos do local. Para o Trecho 1, de maior complexidade, além das visitas de campo e do relatório fotográfico, realizou-se a modelagem tridimensional.

O Trecho 1 (Figura 7), configurado pelo tecido adjacente à Avenida Saturnino de Brito e a orla da Praça dos Namorados, selecionado para ilustrar este artigo, possui o uso do solo predominantemente residencial multifamiliar de um lado da quadra, e um extenso parque linear de uso público lazer e recreação do outro lado. Percebe-se que a monofuncionalidade é uma condição que desfavorece a presença de atividades ao longo do percurso da referida quadra, além de excessiva extensão de espaço público viário dedicada ao veículo. Neste trecho, situam-se, ainda, dos pontos de ônibus de



Figura 8 - Modelagem tridimensional do trecho 01, bem como a tipologia edilícia predominante na região e os espaços livres de uso público. Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.



transporte metropolitano e municipal de uso intensivo, o que absorve muitos usuários em horários de entrada e saída de turnos de trabalho além de longa espera nos abrigos lotados, condição problemática em horários noturnos.

Apesar de existir afastamento frontal, a altura dos prédios varia entre 11 e 20 pavimentos, dotados de muros e grades no alinhamento dos lotes, e guaritas de controle de acesso (Figura 8). Segundo Gehl (2013), os prédios altos são grandes responsáveis pela perda da relação amigável e da vigília natural da cidade, pois a partir do quinto andar perde-se a capacidade perceptiva e sensorial, os eventos são percebidos com mais dificuldade, como falas, gritos e movimentos. Ademais, Gehl alerta:

Outro problema que reduz a vida urbana em torno dessas torres é que as pessoas, em andares mais altos – tanto de apartamentos quanto de escritórios – se aventuram menos na cidade do que aquelas que vivem e trabalham nos primeiros quatro ou cinco andares. Os andares inferiores garantem, aos ocupantes, contato visual com o espaço urbano e o “deslocamento” para dentro e para fora do edifício não é sentido como tão longo e difícil (GEHL, 2013, p. 68).

O espaço urbano das vias no Trecho 1 dispõe de uma grande quantidade de árvores com copas altas que influenciam no conforto ambiental e agradabilidade da sensação térmica, acentuando as qualidades paisagísticas. Além disso, o recorte possui boa iluminação e calçadas largas, mas alto fluxo de veículos e pedestres, além de ruído extremo. A maioria dos transeuntes circulam neste local como transição entre o bairro e a orla e para acessar os equipamentos instalados ali. Relevante mencionar que há uma alta polarização de pedestres para o acesso aos pontos de ônibus, que conectam origem e destino em escala metropolitana, bem como pontos de circulação

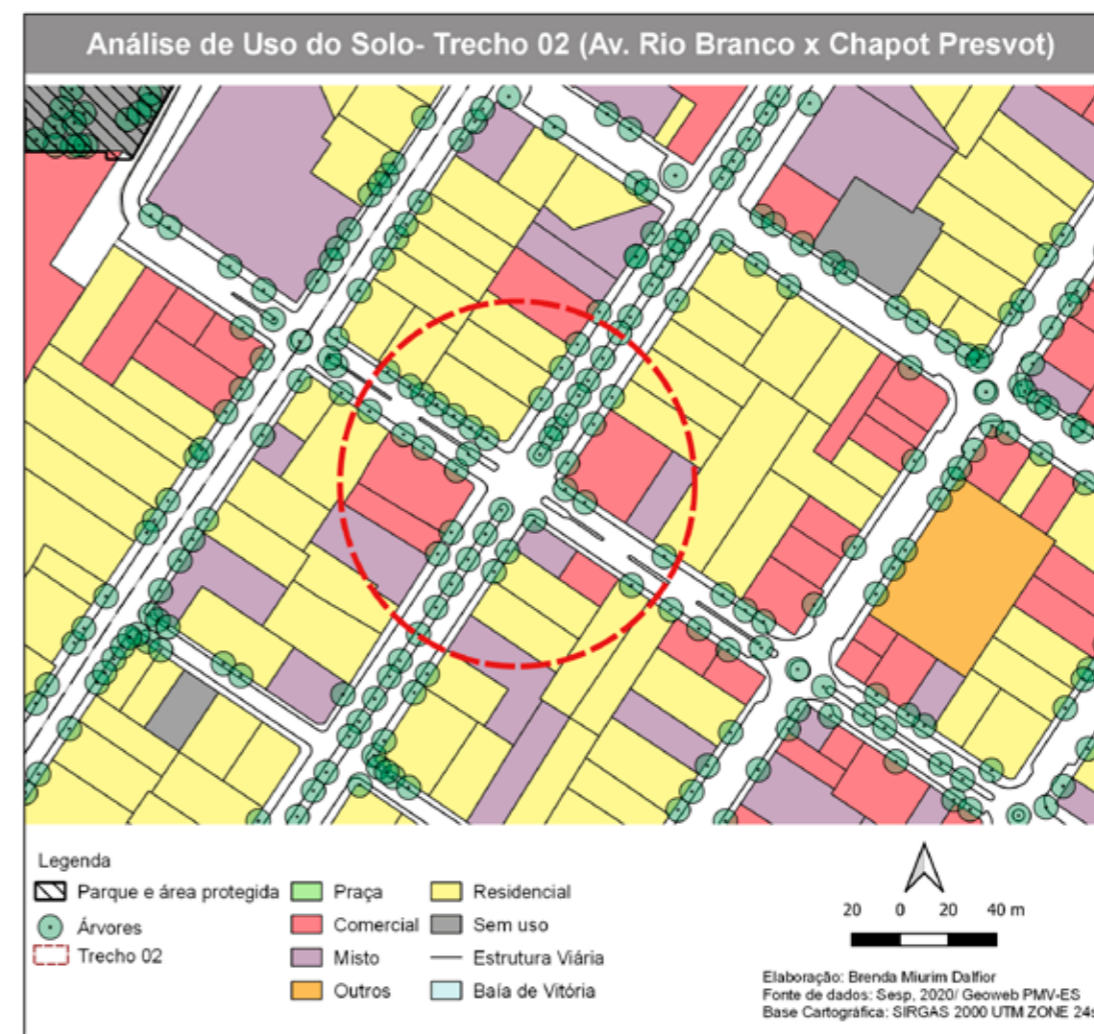


Figura 9 – Mapa de uso do solo do trecho2. Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

de moradores locais, em raio de proximidade, para usufruir das atividades de lazer, convívio e esporte da Orla. Para cruzar a Avenida Saturnino de Brito e chegar à orla, o pedestre necessita atravessar o equivalente a sete faixas de rolamento de automóveis, duas faixas de estacionamento e um grande bolsão de estacionamento. Perde-se o senso de escala humana; a velocidade da via de 60 km/h, vai ao encontro daquilo que Gehl (2013) denomina de experiência sensorial empobrecedora, desinteressante e cansativa. Destaca-se que o lugar que coincide com o bolsão de estacionamento, foi identificado, através do mapa térmico georreferenciado, como o lugar de maior concentração de crimes de furto e roubo contra a pessoa em via pública em todo o bairro Praia do Canto. No lado da orla, nota-se a presença de um único equipamento de uso comercial, um restaurante de *fastfood* de uma grande rede nacional de alimentos, destacado em vermelho na figura 8 – Trecho 01.

O Trecho 2, configurado pela interseção da Avenida Rio Branco com a Rua Chapot Presvot (Figura 9) possui a predominância do uso do solo misto, configurando um espaço urbano mais atraente para a vida em comunidade. Entretanto, já sinaliza alguns atributos que desfavorecem a fachada ativa: há alguns estabelecimentos comerciais situados em nível elevado em relação à calçada e há um grande estabelecimento financeiro situado em uma das esquinas (Figura 10).

Ainda assim, os usuários tendem a utilizar o local por mais tempo, não apenas como passagem. Há edifícios com a presença tanto de fachadas ativas como de uso exclusivamente residencial. O gabarito dos edifícios é mais diversificado que o trecho 01 com uma redução de altura e alguns remanescentes arquitetônicos mais antigos, com casas térreas e prédios sem elevador. As calçadas são largas, arborizadas e com boa iluminação. A rua Chapot Presvot dispõe de duas faixas de estacionamento e uma faixa de automóveis em cada sentido de fluxo; já na avenida Rio Branco (via



Figura 10 - Trecho 02 - Imagens da Av. Rio Branco. Destaque para o banco situado à esquerda, desnível entre calçada e o estabelecimento comercial e porte da via. Fonte: Acervo pessoal (2021).



coletora de alto fluxo e velocidade) possui quatro faixas de veículos e duas faixas de estacionamento, além de um canteiro central densamente arborizado. Destaca-se, neste trecho, muitas conversões viárias, com um grau de dificuldade do transeunte em cruzar a pista, fator motivado pela velocidade dos veículos, largura da via, tempo semafórico lento e faixas de pedestre obrigatórias como recurso seguro.

A fim de investigar de forma mais aprofundada o fenômeno que ocorre nesses locais, foram realizadas visitas *in loco*, utilizando-se como referência os dados extraídos em gráficos que informam os horários, dias da semana e tipo das incidências no bairro. Durante as visitas de campo foram utilizadas diversas ferramentas como celular e fotografia e mapas impressos e imagens do Google Earth com o propósito de reconhecer elementos estratégicos, assim como filmagem do ambiente, buscando identificar alguma situação suspeita ou o comportamento do pedestre. Nesse momento, foram realizados registros buscando identificar vivências, influência dos usos do solo ao redor bem como da arquitetura e do paisagismo, por fim simular a percepção ambiental com a caminhada no trecho em distintos horários. Como resultado, foi possível identificar



Sinal Verde - 22 de janeiro 2021 - 12:34hs

O relógio já marca um pouco mais de 12h em um dia ensolarado de verão, amenizado pelas muitas árvores que embelezam e trazem vida à Avenida Saturnino Rangel de Brito. Na avenida o fluxo médio e constante de veículos parece o habitual, de um lado altos prédios com aproximadamente 13 pavimentos e do outro a praia com ampla faixa de areia e um mar que é um convite a se refrescar. Nesse meio entre um lado e outro pode-se ver vias, faixas, semáforos e bolsões de estacionamento. Em uma dessas faixas avista-se um homem de aproximadamente 1,80m, branco, cabelos castanhos escuros, vestindo uma bermuda azul e uma blusa preta com desenho de uma cauda de sereia parece despojado e despreocupado com o que lhe rodeia. Ele caminha em direção a faixa de pedestres de cabeça baixa, com os ouvidos atentos ao telefone, ele parece alheio a tudo em sua volta. Enquanto ele conversa atentamente ao telefone, uma pessoa se aproxima da faixa e ele desaparece aos movimentos ao seu redor, sinal verde, passadas rápidas se aproximam, ele finalmente percebe que chegou a hora de atravessar, a vida segue.



Figura 12 - Comportamento dos transeuntes Avenida Saturnino de Brito. Fonte: Acervo pessoal (2021). Figura 13 - Narrativa comportamental realizada na Avenida Saturnino de Brito e Croqui. Fonte: Elaborado pelos autores, 2021.

diversos elementos de autoproteção (Figura 11) - grades, câmeras, concertinas, muros transparentes e semipermeáveis, guaritas de controle de acesso, ausência de transição entre espaço público-privado, que, segundo Caldeira (2000) equivale aos elementos do sistema prisional e privatização da segurança, recriando cidades de muros.

Quanto ao comportamento dos usuários, foi possível avaliar os códigos corporais: transeuntes descontraídos, pouca atenção aos pertences, conversas ao celular no ato da travessia (Figura 12).

Por fim, através da avaliação observacional foi possível criar narrativas comportamentais de possível risco (exemplificado em Figura 13), que sinalizam potenciais vítimas. Para este trabalho, escolheu-se um transeunte com uso do celular em plena travessia urbana, o que sinaliza um alvo em potencial. A ilustração recriada (Figura 13) complementa a narrativa *Sinal Verde* e evita a exposição dos sujeitos e garante a anonimidade das pessoas no trabalho. Ademais, atua como um instrumento de potencialização das características essenciais do ambiente construído e da percepção do pesquisador na cena em curso.

### Considerações Finais

Este trabalho discutiu a importância da mobilidade a pé e das condições de caminhabilidade para sua realização. Destacou a relação entre o ambiente físico urbano, os aspectos socioeconômicos e a ocorrência de crimes à pessoa nas vias públicas.

Os dados apresentados mostraram uma tendência de crescimento nas ocorrências entre 2015 e 2019 no município de Vitória-ES e os mapas demonstraram uma concentração desigual, nos mesmos cinco bairros durante todo o período - todos eles



com alta densidade populacional, muito boa estrutura urbana.

Para o aprofundamento da discussão, evidenciou o estudo no bairro Praia do Canto, o qual demonstrou um alto índice de crimes patrimoniais, apesar da presença de elementos qualitativos relevantes para a vitalidade urbana e a caminhabilidade. A despeito das ótimas qualidades urbanas do bairro, verificou-se um conjunto de circunstâncias que acabaram favorecendo os atos violentos e as ocorrências de furto e roubo: o bairro tem uma grande movimentação de pessoas e consumidores de alto poder aquisitivo e pouca diversidade social - o que sugere a presença de alvos em potencial; a vigilância natural não ocorre de modo uniforme - restringe-se aos estabelecimentos com fachadas ativas, calçadas que concentram pessoas; a vigilância natural é substituída, em muitos trechos, por dispositivos eletrônicos, cercas, muros, guaritas e áreas sem o uso definido; em geral, não há gradientes entre espaço público e privado, com limites físicos bruscos no alinhamento dos lotes; são escassos equipamentos comunitários e espaços livres de lazer e cultura nas rotas caminháveis; predominam altos gabaritos que configuram edifícios residenciais com pouca comunicação com a escala da rua.

Destaca-se, ainda, a extensão da orla leste, espaço público com ambientes impessoais, com equipamentos degradados, abandonados ou de acesso restrito, que favorecem a dispersão e a informalidade; além da presença de vias estruturantes de alta velocidade, com faixas numerosas de veículos que atuam como fronteiras à conectividade humana. A alta exposição de aparelhos eletrônicos e a distração das vítimas, foram detectados em ambos os trechos, evidenciando um comportamento de risco potencial para os pedestres. Entretanto, é necessário relativizar a própria ideia de comportamento de risco de modo a fugir da culpabilização da vítima. Ainda que seja possível afirmar que a distração ou o uso de aparelhos eletrônicos na rua facilitam os crimes de oportunidade, andar descontraído, sem medo ou perigo de sofrer um assalto deveria ser direito de todos. O espaço público, a rua, deveria ser lugar seguro para todas as pessoas, independente da área da cidade. Infelizmente, as enormes desigualdades socioespaciais da realidade brasileira estão na base da violência urbana, que é uma consequência das condições de vida.

Desta maneira, o bairro da Praia do Canto, apesar de possuir bons indicadores de caminhabilidade e concentração de pessoas devido à afluência de comércio e grande densidade domiciliar, torna-se mais suscetível para a prática de “crime de oportunidade”, visto que existe um ambiente propício e vítimas em potencial. Faz-se necessário promover ações integradas: a aplicação de políticas públicas para a redução das desigualdades socioespaciais, aliadas ao planejamento urbano, ferramenta fundamental para a correção das iniquidades sociais; o uso do CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*) para promover características físicas na arquitetura e na transição do espaço público e privado que inibam o crime; patrulhamento preventivo rotineiro, de preferência realizado a pé. É necessária, ainda, a aplicação de políticas públicas que visem à melhoria do ambiente urbano: inclusão de usos diversos em trechos que são monofuncionais; estratégias de *traffic calming*, de modo a favorecer o pedestre; inclusão de atividades sociais da orla.

Para além dos aspectos mencionados, este trabalho atua, ainda, como um alerta para gestores e a comunidade em geral, de modo a evidenciar lugares de risco e a necessidade de ações emergenciais.

Estudos futuros poderão replicar a pesquisa em outros locais e bairros no contexto municipal, de modo a compreender de forma integrada o fenômeno das ocorrências de crimes patrimoniais e os atributos físicos que incidem sobre os lugares urbanos.

## Referências

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). *Sistema de informações de mobilidade urbana*, 2020. Disponível em <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em jun. 2022.

BAUMAN, Sigmund. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BRADSHAW, Chris. Creating – And Using – A Rating System for Neighborhood Walkability: Towards an Agenda for “Local Heroes.” In: *14th Intl Pedestrian Conf.* 1993. Ottawa, Canada, 1993. Disponível em: [https://www.cooperative-individualism.org/bradshaw-chris\\_creating-and-using-a-rating-system-for-neighborhood-walkability-1993.htm](https://www.cooperative-individualism.org/bradshaw-chris_creating-and-using-a-rating-system-for-neighborhood-walkability-1993.htm). Acesso em fev. 2021.

CALDEIRA, Teresa Pires. *Cidades de Muros: Crime, Segregação Cidadania e São Paulo*. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

COHEN, Lawrence E; FELSON, Marcus. Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, August 1979, Vol.44(4), p.588. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/2094589>. Acesso em nov. 2020.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA (FBSP). *Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2020*. Ano 14. São Paulo: 2020. Disponível em <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2020/10/anuario-14-2020-v1-interativo.pdf>. Acesso em nov. 2020.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. *Vida nas cidades: como estudar*. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GROS, Frédéric. *Caminhar. Uma filosofia*. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. *Censo Demográfico 2010*. Características da população e dos domicílios: resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA. Acesso em: 08 ago. 2020.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP Brasil). *Índice de Caminhabilidade 2.0: Ferramenta*. ITDP Brasil: Rio de Janeiro. 2018. Disponível em: [http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade\\_Volume-3\\_Ferramenta-ALTA.pdf](http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade_Volume-3_Ferramenta-ALTA.pdf). Acesso em fev. 2020.

INSTITUTO IGARAPÉ. *O que explica a grande queda no índice de homicídios no Brasil?*. Nota Técnica 2019. Instituto Igarapé, 2019. Disponível em: [https://igarape.org.br/wp-content/uploads/2019/05/nota\\_tecnica\\_homicidios.pdf](https://igarape.org.br/wp-content/uploads/2019/05/nota_tecnica_homicidios.pdf). Acesso em nov. 2020.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 3a ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

JEFFERY, C. Ray. *Crime prevention through environmental design*. Beverly Hills, CA: Sage Publications, 1977.

MACHADO, Paulo; NEVES, Ana Verônica. *Segurança Pública e desenvolvimento urbano. A prevenção do crime através do espaço construído*. In: Série Política de