



Universidade de Brasília (UnB)
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas
(FACE)
Departamento de Administração (ADM)
Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA)
MBA em Gestão e Governança em Segurança Pública

ALÃ CARLOS DE JESUS SANTOS
MÁRCIA RODRIGUES COSTA
ROBERTO BOMFIM DA FONSECA

**O PADRÃO TRANSTERRITORIAL DAS SUBTRAÇÕES DE VEÍCULOS EM
SALVADOR NO CONTEXTO PÓS PANDEMIA**

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

SALVADOR
2024

ALÃ CARLOS DE JESUS DOS SANTOS
MÁRCIA RODRIGUES COSTA
ROBERTO BOMFIM DA FONSECA

**O PADRÃO TRANSTERRITORIAL DAS SUBTRAÇÕES DE VEÍCULOS EM
SALVADOR NO CONTEXTO PÓS PANDEMIA**

Trabalho de Conclusão de Curso de Pós-graduação / MBA em Gestão e Governança de Segurança Pública, apresentado à Universidade de Brasília – UnB, como requisito para a obtenção do título de Especialista.

Orientador: Prof. Dr.a Cristiane Faiad

SALVADOR
2024

FOLHA DE APROVAÇÃO

“A Folha de Aprovação assinada encontra-se na Coordenação do Curso”

DEDICATÓRIA

A nossas famílias, amigos e instrutores que na jornada do labor diário nos ajudaram das mais diversas formas a trilhar sempre o caminho da retidão e do profissionalismo.

AGRADECIMENTOS

A Deus, às famílias, aos amigos e a todos aqueles que contribuíram, diretamente e indiretamente, para a conclusão deste trabalho, doando-nos seu tempo, conhecimento e mensagens de apoio para que ao final, saíssemos vitoriosos.

“Ainda que muito esteja perdido, muito ainda nos resta. E ainda que não mais tenhamos a força que outrora movia céus e terras, somos o que verdadeiramente somos. Uma coragem única nos corações heroicos, débeis pelo tempo e pelo destino, mas persistentes em lutar, buscar, encontrar e jamais retroceder.”

Lord Alfred Tennyson

RESUMO

Os primeiros estudos empíricos sobre mobilidade criminal buscavam padrões na configuração espacial do crime. Atualmente, as várias problemáticas da segurança pública de Salvador abarcam nuances referentes a subtrações de veículos que, à luz da Teoria do Padrão Criminal, indicam rotinas ligadas aos locais de frequência de criminosos contumazes, cujas trajetórias são influenciadas pelo mosaico urbano. Valendo-se disso, desenvolve-se a prospecção de probabilidade de incidência criminal a partir dos locais de cometimento do crime. Assim, possivelmente influenciada pela migração entre áreas de incidência da subtração criminosa e local de destino desses veículos, evidencia-se essa transterritorialidade criminal nos corredores viários da capital, instrumento de mobilidade do crime em questão. Para tanto, conduziu-se pesquisas pelo método indutivo, cuja eficiência foi sugerida a partir de fração do território, baseado em coleta de dados, estabelecendo propositura de acompanhamento e análise de dados específicos, voltados para a compreensão dessa prática delitiva, considerando os limites das Regiões Integradas de Segurança Pública - RISP e das Áreas Integradas de Segurança Pública – AISP, no Município de Salvador, dentro dos novos desafios impostos à preservação da ordem pública, a partir da expansão e consequente pandemia do vírus Sars-Cov-2, cujos efeitos devastadores na saúde pública influenciaram diretamente a economia mundial e por conseguinte, mais diversas perturbações sociais, demandando os órgãos de segurança pública e defesa social.

Palavras-chave: Corredores viários; crime; Transterritorialidade.

SUMMARY

The first empirical studies on criminal mobility aimed to identify patterns in the spatial configuration of crime. Currently, the various public security challenges faced by Salvador include aspects related to vehicle thefts which, under the lens of Criminal Pattern Theory, reveal routines associated with areas frequently visited by repeat offenders, whose paths are shaped by the urban mosaic. Based on this, the study explores the probability of criminal occurrences starting from the locations where the crimes are committed. A possible influence from the movement between areas of criminal activity and the final destinations of stolen vehicles highlights the phenomenon of criminal transterritoriality along the city's main traffic corridors—key channels of mobility for this type of crime. To analyze this, research was conducted using the inductive method, whose applicability was demonstrated through a selected territorial fraction, based on data collection. This led to a proposal for monitoring and analyzing specific data aimed at understanding this criminal practice, within the boundaries of the Integrated Public Security Regions (RISP) and the Integrated Public Security Areas (AISP) in Salvador. This initiative responds to the new challenges in maintaining public order brought about by the spread and ensuing pandemic of the SARS-CoV-2 virus, whose devastating public health impacts directly affected the global economy and consequently triggered a range of social disruptions, placing additional demands on public security and social defense agencies.

Keywords: *road corridors; crime; transterritoriality.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Sistema viário de Salvador.....	13
Figura 2 – Distribuição das ocorrências de subtrações de veículos por RISP	17
Figura 3 – Área potencial de incidência criminal conforme rotina do ofensor	28
Figura 4 – Percentual de subtrações de veículos por tipo	31
Figura 5 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 9ª CIPM	32
Figura 6 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 15ª CIPM	33
Figura 7 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 49ª CIPM	34
Figura 8 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 37ª CIPM	35
Figura 9 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 22º BPM	36
Figura 10 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 39ª CIPM	37
Figura 11 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 23ª CIPM	38
Figura 12 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 50ª CIPM	39
Figura 13 – Representação gráfica das principais rotas utilizadas após a subtração de veículos	40

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Comparativo entre subtrações e recuperações de veículos por RISP de Salvador	18
Gráfico 2 – Principais índices de subtrações de veículos por área de responsabilidade da PMBA	31
Gráfico 3 – Incidência de subtrações de veículos por faixa de horário em Salvador	40

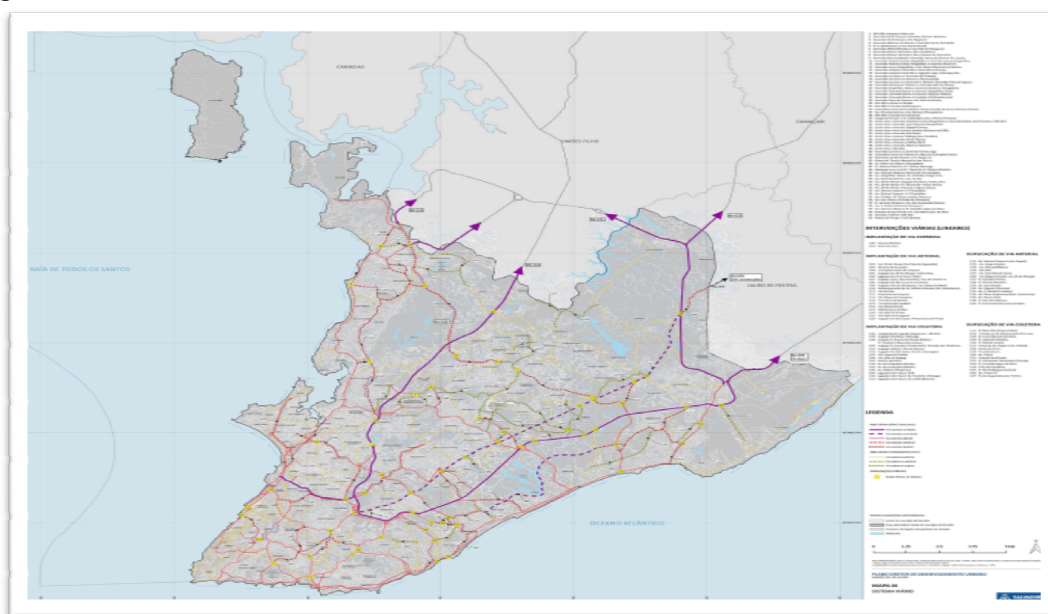
SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	Contextualização	135
1.2	Objetivos	20
1.2.1	Objetivo Geral.....	2020
1.2.2	Objetivos Específicos	20
1.3	Justificativa	21
2	REFERENCIAL TEÓRICO	23
3	METODOLOGIA.....	29
4	RESULTADOS E DISCUSSÕES	30
5	CONCLUSÃO.....	422
6	REFERÊNCIAS	44

1 INTRODUÇÃO

O Brasil está referenciado por regiões que demandam, cada vez mais, estratégias preventivas, alusivas aos crimes violentos. Nesse contexto, Salvador tem se destacado, principalmente por ser uma região extremamente vascularizada, de topografia irregular e uma área de 693.442 quilômetros quadrados, cortada pela Rodovia BR-324, em 3.781 km de malha viária e uma frota de 1.085.270 veículos distribuída entre 2.418.005 habitantes (BRASIL, 2023).. Entre os maiores desafios está o índice de criminalidade precipuamente os direcionados a extração de veículos. Afinal, destaca-se a mobilidade e dinâmica dessa ação criminosa, já que a região dispõe de mais de 60 avenidas, transformadas por 129 intervenções viárias (vide Figura 1) determinadas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador (SALVADOR, 2016). Associado a isso, há de se considerar as limitações do aparato do Estado em seu aspecto preventivo quanto a recursos e efetivo, de modo a debruçar-se sobre o fenômeno, características e sua relação como o ambiente, com vistas a seu melhor entendimento.

Figura 1 – Sistema viário de Salvador



Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (SALVADOR, 2016)

Apesar do termo territorialidade ser utilizado como sinônimo ou fortemente relacionado à toponímia, constituída por uma relação afetiva com os ambientes (Sampson, 2012), podendo também estar relacionado ao apego pelo lugar (Felippe & Kuhnen, 2012), há outras concepções. Conforme Gifford (2007), a territorialidade

é definida como um conjunto de comportamentos e atitudes de um indivíduo ou grupo, baseados em controle sobre um espaço físico definível, seja ele percebido, tentado ou real, podendo implicar em ocupação, defesa, personalização e demarcação.

Nessa linha, Altman (1975), descreveu território como uma área geográfica relativamente fixa, que propõe senso de privacidade e apropriação, promovendo controle seletivo do acesso ao indivíduo ou a seu grupo, habitualmente usado por indivíduo ou grupo, comumente personalizado, buscando comunicar limites e apropriação, podendo ser defendido por esforços de diferentes níveis. Essa ideia é corroborada por Newman (1972), em sua teoria dos espaços defensáveis, que entende que a territorialidade está ligada à apropriação do espaço pelas pessoas que dele fazem uso legítimo.

Entendendo que o Estado moderno compõe-se de três elementos essenciais, sendo estes o território, o povo e a soberania Lussault (2007), em contraponto, afirma que o homem é multiterritorial, experienciando territórios no que se refere a relações sociais, sobretudo na dimensão do poder, dominação e propriedade. Enquanto isso, Raffestin (1993) define transterritorialidade como além da articulação de territórios distintos, mas o constante trânsito e vivência entre eles, resultante da frequente mobilidade e abertura desses territórios, ou seja, associa-se à territorialidade instalada em vários lugares simultaneamente, como é o caso das corporações multinacionais e suas operações em rede, ou à incidência em um mesmo lugar de várias lógicas e práticas territoriais, ou dos centros urbanos, podendo estar a transterritorialidade ligada ao cruzamento de várias territorialidades e, ao mesmo tempo, com a criação de novas territorialidades (FUINI, 2014). Já relacionado ao pensamento de Gifford (1997), sobre a Psicologia Ambiental, tem-se como estudo a transação entre indivíduos e o cenário físico, onde indivíduos modificam o ambiente e seu comportamento e experiência são também modificados pelo ambiente.

Haesbaert (1996) aduz que a transterritorialidade corresponde a diversidade de territórios urbanos interligados pode oportunizar uma maior facilidade de acesso e trânsito, de maneira instável, móvel e constante, não se tratando simplesmente, da imbricação ou da justaposição de múltiplos territórios, mas uma compressão espaço-

temporal, que permite contatar e agir sobre territórios completamente distintos, fugindo do controle do Estado. Vale-se dessa condição transterritorial, que envolve a presença de uma grande multiplicidade de territórios e sua articulação, compondo uma rede de espaços através de linhas de conexão. Já Mondardo (2009) propõe a transterritorialidade como efeito de força de trabalho ou outras formas de mobilidade em uma relação tensa e ambivalente entre pertencimento e vivência.

Corroborando esse pensamento, Visacro (2018), define transterritorialidade como redes formais e informais, de amplitude transnacional, compondo um mosaico de interesses e antagonismos interconectados e interdependentes, onde os fenômenos que afetam o território apresentam dinâmicas complexas, amplas e irregulares. Por isso, requerem para seu controle uma profunda mudança pragmática por meio de estratégias tendentes ao fortalecimento estatal e consolidação de suas competências sobre o território, minimizando a fragmentação de espaços territoriais, ao mesmo tempo que se garante a efetividade do direito, o desenvolvimento da população, da economia e das instituições. Essa compreensão social do homem e do território constitui fator preponderante para a prevenção criminal, principalmente no que se refere a crimes relacionados a subtrações de veículos.

1.1 Contextualização

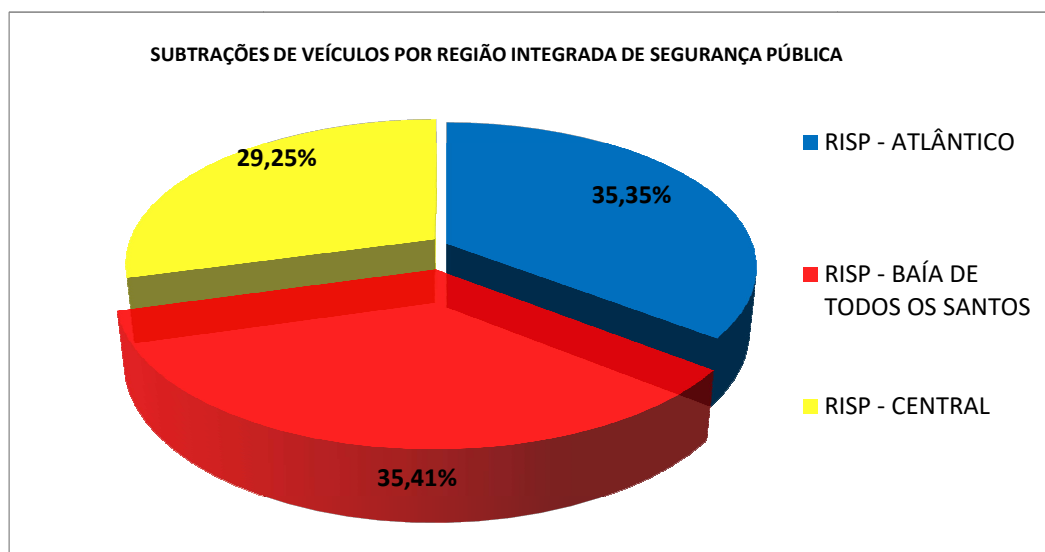
Dentro das definições e conceitos acerca da territorialidade, para fins de operacionalização de esforços e recursos, a Secretaria de Segurança Pública do Estado da Bahia, redigiu a portaria nº 435, de 30 de Dezembro de 2020 (BAHIA, 2020), que estabelece os limites de Regiões Integradas de Segurança Pública (RISP), das Áreas Integradas de Segurança Pública (AISP), do município de Salvador e da Região Metropolitana de Salvador (RMS), considerando a necessidade de compatibilizar e intensificar os trabalhos de integração entre os órgãos do Sistema Estadual da Segurança Pública em todo território baiano. A RISP é composta por um conjunto de AISP que constituem a menor unidade territorial considerada para fins de planejamento integrado das ações daquele órgão, ou seja, órgãos gestores de um determinado conjunto de AISP (BAHIA, 2020).

Nesse contexto, com o surgimento dos primeiros casos de pessoas vitimadas pelos efeitos danosos da cepa do vírus Sars-CoV-2 em 2019, elevou-se o grau de preocupação no mundo ao considerar que agentes patológicos podem dizimar populações inteiras. Em um mundo hiperconectado, difuso, aberto a mercados transnacionais em uma sociedade globalizada, a mobilidade de grandes contingentes populacionais, motivados por fins diversos constitui-se numa realidade incontroversa, cujas movimentações, ainda que transitórias, constituem vetor de difusão viral, que segundo dados do do Ministério da Saúde (2022), infectou 34.414.011 (trinta e quatro milhões, quatrocentos e quatorze mil e onze) pessoas no Brasil, sendo causa da morte de 683.851 (seiscentas e oitenta e três mil, oitocentas e cinquenta e uma) destas.

Em decorrência da alta transmissibilidade do patógeno, a Bahia sofreu seus efeitos, percebendo grave crise econômica e social, cuja estrutura de saúde pública mostrou-se insuficiente, instando todos os órgãos de defesa social a engajarem-se em ações de caráter humanitário, uma vez que tais crises constituíram-se em desafios inéditos na esfera da Segurança Pública, exigindo uma drástica remodelagem de seus processos. Conforme o estudo indicado pelo GeoCombate COVID-19 BA, as características socioeconômicas contribuíram para a proliferação da doença (SALVADOR, 2022).

Analisando os registros de subtrações de veículos em Salvador no primeiro semestre de 2023, somam-se 3.323 registros, distribuídos nas 3 RISP componentes da capital, conforme demonstrado no Gráfico 1. Neste mesmo período, a taxa de recuperação desses mesmos veículos restringe-se a 34,6%, conforme dados consolidados em Salvador e na Região Metropolitana (BAHIA, 2023), conforme demonstrado no Gráfico 2. Dados os desafios apresentados, o presente trabalho tem como objetivo mapear as ocorrências registradas na cidade de Salvador, limitadas no período de janeiro a junho de 2023, no cenário pós-pandemia. As ocorrências serão definidas quanto aos veículos subtraídos nesta capital e sua posterior localização e recuperação, identificando os principais corredores de tráfego utilizados para tais práticas.

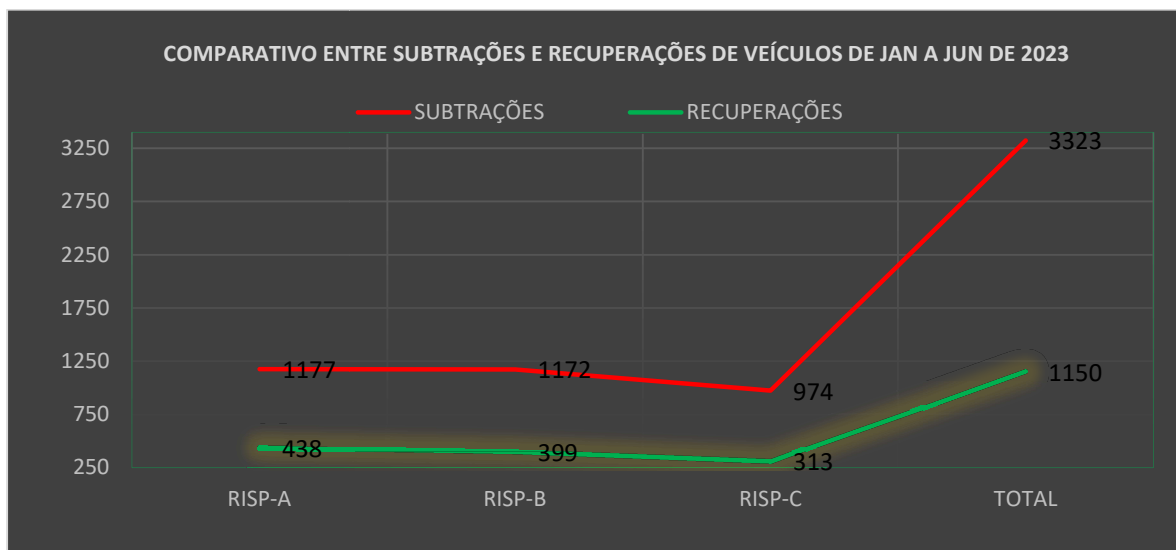
Figura 2 – Distribuição das ocorrências de subtrações de veículos por RISP de Salvador.



Fonte: Secretaria da Segurança Pública (BAHIA, 2023).

Para evidenciar a transterritorialidade do crime, foco do presente estudo, será considerada a divisão da capital baiana em territórios definidos pelas AISP e RISP, sendo a primeira a limitação da responsabilidade territorial de uma ou mais unidades policiais militares, atreladas a uma ou mais unidades de Polícia Civil. , Em Salvador, há três RISP, sendo a RISP – Atlântico responsável pela região de Orla marítima e bairros adjacentes, RISP - Baía de Todos os Santos, que abrange a região da Península Itapagipana, Cidade Baixa, Centro Histórico e Subúrbio ferroviário de Salvador e, por fim, a RISP – Central, cuja Região atende os bairros do eixo central da Capital e Centro Administrativo da Bahia (BAHIA, 2020). A distribuição é identificada pelo Gráfico 1. Conforme o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Salvador (2016), existem 62 corredores viários de grande fluxo, associados a 35 divisões de vias arteriais e 31 vias coletoras ligando territórios e aglutinando espaços. Somado a isso foram idealizadas e construídas duas grandes vias de tráfego, sendo estas a chamada Linha Azul e Linha Vermelha (vide Gráfico 2).

Gráfico 2 – Comparativo entre subtrações e recuperações de veículos por RISP de Salvador.



Fonte: Secretaria da Segurança Pública (BAHIA, 2023).

Numa perspectiva de *hotspots*, este trabalho aborda na atmosfera da Segurança Pública, a prática de subtrações e receptações de automóveis entre as áreas de responsabilidade das AISP, identificando as mais elevadas taxas de incidência de subtração de veículos na capital e exemplificando os principais corredores viários utilizados nessa prática e principais destinos, tomando por base também o Anuário de Segurança Pública da Secretaria da Segurança Pública da Bahia (2022).

Nessa linha se vincula à Teoria do Padrão Criminal (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 2008), que sugere que os delinquentes contumazes criam rotinas, ligando os locais de crime aos seus locais de frequência. Influenciados pelo mosaico urbano, define suas rotas diárias, buscando minimizar esforços e riscos, onde o conhecimento das rotinas e principais logradouros de atuação dos entes especializados nessa prática criminosa é imprescindível às ações de inteligência.

Ao executar ação de presença real nos locais de maior incidência delitiva, o espectro de cobertura preventiva tem caráter imediato e limitado, proporcionando lacuna de policiamento nos corredores viários da Capital. Outrossim, analisando dados da Secretaria de Segurança Pública da Bahia sobre homicídios, roubos, tráfico de drogas e grupos de extermínio, observa-se veículos receptados como

instrumento indispensável ao crime organizado, cuja destinação exorbita o limite do roubo de veículos como fim, sugerindo também ato preparatório para outros crimes.

Conhecendo o percentual de veículos que não são recuperados no intervalo em que se debruça o presente estudo, observa-se nos corredores viários da capital, vias de escape viáveis. Considerando o lapso temporal entre a incidência do crime, sua comunicação aos órgãos de segurança, a difusão em canais de rádio, designação de viaturas para atendimento e tempo de deslocamento depreende um risco aceitável àquele que se propõe a essa empreitada delitiva (COHEN e FELSON, 1979). Some-se ainda a incipiência das estruturas de reconhecimento e rastreamento e a adulteração de sinais identificadores de veículos, constituindo um desafio ao atual modelo preventivo, o desencorajamento do crime pela ação de presença real e potencial, planejado a partir das principais rotas utilizadas nessas atividades ilegais, baseando-se na Teoria dos Espaços Defensáveis (NEWMAN, 1973). O crime é favorecido pelo desenho urbano, associado à possibilidade limitada de vigiar e observar áreas públicas.

Considerando que a segurança humana tem foco no indivíduo e não no Estado, que deve ser meio de promoção do bem-estar, liberdade e direitos, destaca-se a segurança pessoal como objeto de observação deste estudo, preservando o indivíduo ante à violência física, estatal ou de outros indivíduos (BAZZANO, 2009). Destarte, ao descortinar os dados criminais ora expostos, tem-se como hipótese que as AISP com maior incidência de subtrações de veículos no primeiro semestre de 2023, integram também os principais registros de latrocínios no primeiro trimestre de 2023, a saber: AISP 11, AISP 13, AISP 5, AISP 3 e AISP 9 (BAHIA, 2023).

Sabendo que as demandas hodiernas por segurança, embora não inéditas, são requeridas em um novo contexto. Não pela dimensão dos danos experimentados, mas, sobretudo pela conectividade e interdependência dos mais variados fatores (VISACRO, 2018), que reforçados pela sensação de insegurança e alta incidência de crimes, a sensação de impunidade pode impactar na vida do cidadão e estimular o infrator no cometimento do crime (SABOYA, 2019). Nesse aspecto, é compreensível que a repressão ao tráfico de drogas possa estimular a migração para outras modalidades criminosas, como o roubo, furto, adulteração e venda de veículos, que serão negociados ou trocados por drogas com traficantes de

outras comunidades, sob o comando da mesma organização criminosa (KAHN, 2019), ampliando ainda mais a importância da presente pesquisa.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar a dinâmica criminal relacionada a subtrações de veículos na cidade do Salvador, evidenciando a transterritorialidade da modalidade criminosa relacionada a subtrações ilegais de veículos, valendo-se da lacuna de policiamento nos corredores viários da capital. Para isso, serão considerados os possíveis deslocamentos de veículos subtraídos criminosamente entre as AISP e RISP sediadas em Salvador, considerando como base de dados o recorte temporal do primeiro semestre do ano de 2023.

1.2.2 Objetivos Específicos

Identificar a taxa de veículos subtraídos nas Regiões Integradas de Segurança Pública da capital e respectivo percentual de recuperações destes; Confirmar a importância da análise criminal em segurança pública, de modo a indicar melhores práticas para a gestão operacional do aparato preventivo.

1.3 Justificativa

Os *hotspots* podem ser definidos como áreas com grande valor de atenção e que apresentam alto grau de ameaça, necessitando, portanto, de atenção urgente. Tal termo foi usado pela primeira vez em 1988, por Norman Myers, onde, em seu artigo, listava dez florestas tropicais com altos níveis de endemismo e destruição, cujo objetivo era analisar e definir as áreas prioritárias para intervenções (MITTERMEIER, 1999). Dentro dessa perspectiva de estudo, o presente trabalho aborda na atmosfera da Segurança Pública, especificamente as RISP da capital soteropolitana e seus principais corredores viários, haja vista o elevado percentual de ocorrências concentradas naquele espaço territorial no primeiro semestre de 2023, cujas áreas de responsabilidade das AISP componentes desse espaço. Nesse

ínterim, figuram entre as mais elevadas taxas de incidência de subtração de veículos na Bahia, superando as demais RISP juntas, conforme aponta o Anuário de Segurança Pública da Secretaria da Segurança Pública da Bahia (2023).

A complexidade do trânsito na Capital traz uma combinação de possibilidades extremamente complexas, refletidas na transformação da mobilidade urbana em franco desafio ao planejamento operacional. Isso exige o emprego lógico dos órgãos de segurança pública e defesa social empenhados nas missões de prevenção criminal. Nesse contexto, foi desenvolvido o programa de Policiamento da Operação Apolo (SSP-BA, 2011), executada pelo Comando de Policiamento Especializado da PMBA. Transformado em um Batalhão de Prevenção a Furtos e Roubos de Veículos sua principal atribuição é planejar, coordenar, executar, avaliar e controlar as atividades operacionais de prevenção à prática de crimes específicos, em apoio às demais unidades operacionais (BAHIA, 2023). Tais ações desenvolvem-se nas esferas preventiva e eventualmente repressiva, atendendo a princípios ligados ao emprego lógico e territorialidade alcançando, desde 2015, considerável redução dos índices de subtrações de veículos, apoiado na Teoria do Padrão Criminal (BRANTINGHAM e BRANTINGHAM, 2008). A atuação do policiamento foca em identificar os locais de crime com maior frequência. O conhecimento das rotinas e principais logradouros de atuação das quadrilhas especializadas nessa prática delitiva é um esforço executado pela Operação Apolo atendendo a um planejamento com suporte em ações de inteligência e acompanhamento estatístico.

Ocorre que, ao atender a demanda direta nos locais de maior incidência delitiva, o Batalhão de Policiamento de Prevenção a Furtos e Roubos de Veículos não dispõe de recursos que lhe permitam, simultaneamente, policias as principais avenidas da capital. Isso decorre do espectro de cobertura de caráter imediato, limitado e estático, permitindo assim uma lacuna de policiamento nos grandes corredores viários da Capital, haja vista a necessidade premente das modalidades de patrulhamento e permanência, baseado em ação de presença real em detrimento da ação potencial. Ao se analisar os dados da Secretaria de Segurança Pública da Bahia sobre homicídios, roubos, tráfico de drogas e grupos de extermínio, observa-se veículos receptados como instrumento imprescindível ao crime organizado, cuja destinação exorbita o limite do roubo de veículos como fim, sugerindo também ato

preparatório para outros crimes. Tratando sobre policiamento preventivo e patrulhamento, vale lembrar sua definição:

Ação de fiscalização de polícia ostensiva executada rotineiramente por uma patrulha por meio da observação atenta em relação ao ambiente patrulhado, visando, primordialmente, pela simples presença, interferir positivamente para a prevenção de ilícitos penais e infrações administrativas. Tendo em vista sua ampla utilidade a patrulha tem de ser o centro de atenção, no desenvolvimento tecnológico da Polícia Militar, visando a que o usuário seja atendido no local onde se encontra. (Manual de Doutrina de Polícia Ostensiva, Polícia Militar da Bahia — Salvador, 2019 p.45)

Sabendo-se do alto percentual de veículos que não são recuperados nesse diapasão em que se debruça o presente estudo, pode-se ver nessa ausência de patrulhamento em corredores viários da capital a abertura de vias de escape viáveis, considerando o lapso temporal entre a incidência do crime, sua difusão em canais operacionais de rádio, designação de viaturas para atendimento e tempo de deslocamento, o que depreende um risco aceitável àquele que se propõe a esse tipo de empreitada delitiva (COHEN e FELSON, 1979). Associado a esse dado, a fragilidade das tecnologias de reconhecimento e rastreamento, a facilidade para adulterar sinais identificadores de veículos, assim como a transterritorialidade dessa modalidade criminosa, constituem um desafio ao atual modelo de policiamento.

Neste sentido, se propõe a presença efetiva de policiamento preventivo nos principais corredores de tráfego da cidade do Salvador. Resposta a uma necessidade intensa de desencorajamento à prática criminosa pela ação de presença real e potencial, planejada de modo a escrutinar as principais rotas utilizadas nas atividades ilegais, atuando preventiva e reativamente, porém diferindo em seu planejamento e execução às práticas típicas das demais unidades operacionais da PMBA. O foco preventivo, cujas demandas transcendam a ação de policiamento integrado, direcionada e flexível, concebida em caráter preventivo, tem por escopo a evolução do esforço operacional desenvolvido pelo BPPFRV. A proposta é atuar de forma complementar às atividades daquele programa de policiamento, assim como às demais ações preventivas de polícia executadas na Capital Baiana, objetivando sempre a elevação da qualidade do aparato preventivo em Salvador.

Afinal, quando o Estado deixa de exercer plenamente as suas atribuições, ainda que em um espaço limitado de seu território, ausentando-se de praticar uma

presença efetiva que atenda às demandas sociais da população, este, perde legitimidade frente à sociedade e cria vácuos de poder (CASTELANI, 2014). Neste sentido, o presente trabalho tem como objetivo propor uma análise da modalidade criminosa de modo a oportunizar a efetiva ocupação do espaço urbano, notadamente nos corredores viários da cidade do Salvador, com vistas às demandas criminais emergentes nesses espaços.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Sabendo que crimes podem ser fenômenos espacialmente regulares, não se atendo aos limites de uma única região, os registros sobre o local de prisão dos infratores e apreensão de produtos de roubo recuperados, principalmente veículos, compõem base de dados para pesquisa. As principais conclusões devem apontar a mobilidade criminal vinculada à expansão da região, compreendendo-se o seu movimento no espaço físico, temporário ou permanente (LOTTIER, 1937).

Em 1988, agentes do Departamento de Polícia de Minneapolis, objetivando estimar os efeitos da presença policial sobre a criminalidade, iniciaram um experimento, baseado no posicionamento do aparato policial em pontos previamente definidos, cujo número de ocorrências de crime apresentasse maior incidência. Esses espaços passaram a ser denominados como *“hot spots”*, sob a premissa de identificar os lugares onde a criminalidade se concentrava, para então aplicar os recursos de polícia (SHERMAN; GARTIN; BUERGER, 1989). Assim, os trabalhos que investigam as várias abordagens teóricas sobre os determinantes da criminalidade mostram, em quase todos os tipos de abordagem, a presença das variáveis sócioespaciais relacionadas ao processo de urbanização (BARBOSA FERREIRA; PENNA, 2005).

Sob essa ótica, afirma-se que um procedimento metódico destina-se a atender aos casos mais prováveis, não se baseando em premissas isoladas, mas, na probabilidade média de casos semelhantes. O seu propósito é insistir numa incidência média que, quando aplicada de uma maneira uniforme e constante, adquirirá uma habilidade que no fim realiza a coisa certa quase que automaticamente (CLAUSEWITZ, 1979). Por esta trilha, Cohen e Felson (1979), na

Teoria das Oportunidades, argumentam que se a oportunidade pode gerar um retorno suficientemente vantajoso e o alvo não está protegido – fatalmente o delito irá ocorrer.

O relatório das Nações Unidas sobre desenvolvimento humano – PNUD (1994), trouxe o conceito de segurança humana. Conceito relatado em duas vertentes complementares e interdependentes, sendo estes a “liberdade de necessidades” e a “liberdade do medo”, com a segurança humana focada no indivíduo e não no Estado, como sujeito de segurança, sendo este, o meio de promoção do bem-estar, liberdade e direitos garantidos. Esta segurança humana, apresenta-se em sete dimensões, sendo econômica, alimentar, sanitária, ambiental, comunitária, política e em destaque, a segurança pessoal, objeto de maior escrutínio deste estudo, preservando o indivíduo ante à violência física, estatal ou outros indivíduos (BAZZANO, 2009).

As demandas hodiernas por segurança, apesar de não serem inéditas, são requeridas em um novo contexto, não pela dimensão dos danos experimentados, mas sobretudo pela conectividade e interdependência dos mais variados fatores. A incidência dos chamados *Black spots* pode-se dar em várias dimensões, dentre outros motivos, pela incapacidade governamental em atender às necessidades crescentes da população, pressão demográfica, *apartheid* social, baixo Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, dívidas históricas e escassez de recursos. Sua eclosão evidencia a falha do Estado na promoção do bem comum, desprovendo-lhe finalidade, associado à urbanização em ritmo mais acelerado que a geração e a distribuição de recursos, bem como a manutenção de deformidades na estrutura social, fomentando desigualdades sociais que operam como focos potenciais de instabilidade e insegurança (VISACRO, 2018).

Em outras literaturas, a sensação de insegurança gerada pela alta incidência de crimes gera sensação de impunidade, que pode impactar na vida do cidadão e estimular o infrator no cometimento do crime (SABOYA, 2019). O

Os conflitos atuais abarcam a mídia, forças econômicas e sociais, implicando perdas consideráveis. Seus mediadores devem valer-se de unidades menores e extremamente móveis, elementos de manobra com diferenciadas capacidades,

flexibilidade organizacional, além de atualização em táticas, técnicas e procedimentos (BERGO, 2019).

A diversidade de territórios urbanos oportuniza maior facilidade de acesso e trânsito, de maneira instável, móvel e constante, não se tratando simplesmente, da imbricação ou da justaposição de múltiplos territórios, mas uma compressão espaço-temporal que permite contatar e mesmo agir sobre territórios completamente distintos. A transterritorialidade envolve a presença de uma grande multiplicidade de territórios e sua articulação na forma de territórios-rede, através de linhas de conexão (HAESBAERT, 1996).

À luz do Manual de Doutrina de Polícia Ostensiva (2019), um Programa de Policiamento, não se encontra preso à formatação organizacional prevista na Lei 13.588/2014, podendo dessa forma, tornar-se mais flexível em acompanhamento à dinâmica criminal do evento que objetiva.

8.1.2 - Policiamento Estratégico – O conceito desta estratégia reside no controle do crime não somente no atendimento das chamadas feitas a central de rádio e despachadas para as viaturas, mas sim de, investigar, estudar, pesquisar, através de análises criminais, o comportamento de criminosos e vítimas e dos aspectos facilitadores do acontecimento do crime devido ao ambiente, direcionando a distribuição de patrulhas no terreno, observando dias, horários e locais de maior índice criminal e “modus operandi” de meliantes (Manual de Doutrina de Polícia Ostensiva da PMBA. Polícia Militar da Bahia — Salvador, 2019, p.56).

No ano de 2017, Estado da Bahia executou em atividade de Inteligência, 2,97% do investimento total em ações ostensivas. O Fórum Brasileiro de Segurança Pública, sistematizou os dados apresentados em planilha comparativa com outros estados (BRASIL, 2018). Contudo, sua importância para o policiamento preventivo é evidenciada em seu próprio Manual de planejamento Operacional (2020).

Políticas de segurança pública efetivas são aquelas que conseguem diminuir ou manter baixas as taxas de crimes e de sensação de insegurança pela população[...]
[...]O crescimento dos homicídios, das mortes por intervenção policial, do número de desaparecidos e da superlotação e ilegalidades no sistema prisional baiano, nos últimos anos, expressa a face mais visível do fracasso da política de segurança na Bahia, em que se optou por colocar ênfase no policiamento reativo e muitas vezes brutal nos territórios da periferia, sem que fosse efetivada uma política precedida por planejamento, por prevenção social e pelo investimento em investigação e inteligência policial, que são a base da polícia moderna. (CERQUEIRA, 2018, p.30)

Segundo o Manual de Planejamento Operacional em Polícia Militar (2020), “conhecimento sem ação é burocracia, ação sem conhecimento é burrice”. Dessa forma, cabe à atividade de Inteligência, produzir conhecimento acerca de fatos ou

situações de interesse da Polícia Ostensiva. Conforme Ferro Júnior (2008), uma operação policial não pode ser realizada sem o levantamento de todas as circunstâncias envolvidas, relevantes para a segurança e eficácia da ação policial. Os elementos coletados pela Inteligência servem para estruturar adequadamente os meios necessários à superação de obstáculos e garantir eficiência em todo o processo. Soares (2020) arremata que o planejamento operacional necessita de informações operacionais para subsidiar o processo decisório da autoridade competente.

A Lei nº 12.587, de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e em seu artigo 5º prevê os princípios em que se fundamenta, constando no inciso VI a segurança nos deslocamentos das pessoas. Nesse entendimento, Rolnik (1999) afirma que um elemento comum nas cidades brasileiras são condições urbanas radicalmente distintas e em conflito, traduções territoriais da desigualdade de oportunidades urbanas, expressando diferenças econômicas e sociais e necessidade de travessia das cidades para conectar cotidianamente periferias às centralidades de emprego, oportunidades econômicas, culturais e etc., com efeitos devastadores.

A espacialização das ocorrências permite aos órgãos de segurança pública vigiar e punir crimes, mas não é suficiente para combater a onda de violência que assola nossas cidades porque não chega às suas raízes. Aqui se pretende uma outra categoria de análise que é a territorialização da violência no espaço urbano: a produção do espaço da violência: o território da violência. (BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa; PENNA, Nelba Azevedo. Território da Violência: Um Olhar Geográfico sobre a Violência Urbana. Geousp, São Paulo, SP, v. 18, p. 155-168, 2005.)

Definido no início do ano passado como umas das principais medidas para reduzir a incidência criminal na Região Metropolitana, o reforço no policiamento preventivo e ostensivo nas vias expressas tem proporcionado excelentes resultados. No primeiro semestre deste ano, em comparação com o mesmo período do ano passado, os indicadores estratégicos de crimes contra o patrimônio nas três principais vias expressas – Avenida Brasil e Linhas Amarela e Vermelha – registraram reduções expressivas: os roubos de rua e no interior de coletivos sofreram queda superior a 70% e os roubos de carga e de veículos foram reduzidos em mais de 35%. [...] (RIO DE JANEIRO, 2020, p.1).

Um procedimento metódico deve ser destinado a atender aos casos mais prováveis. Uma rotina não se baseia em premissas isoladas e claras, mas de preferência na probabilidade média de casos semelhantes. O seu propósito é insistir numa verdade média que, quando aplicada de uma maneira uniforme e constante,

logo adquirirá algo semelhante a uma habilidade mecânica, que no fim realiza a coisa certa quase que automaticamente (CLAUSEWITZ, 1979).

Aliado a esse pensamento, o ganhador do Prêmio Nobel em Economia em 1992, Gary Becker, que em sua Teoria Econômica da Criminalidade (1968) explica tal comportamento com a escolha individual sob incerteza. O modelo de combate ao crime deveria incluir o seu custo financeiro, onde quanto maior a probabilidade de punição efetiva, maior a redução do número de delitos cometidos. Nessa ótica, o indivíduo decide quanto de seu tempo alocar entre uma atividade econômica legal ou ilegal, e em sendo o lucro esperado ao cometer um ato delituoso maior que o lucro que poderia vir a obter no mercado legal, ele opta por cometer o delito. Porém, vendo nesse indivíduo uma espécie de “empresário”, e como atividade econômica, seu objetivo seria o lucro. Esse “mercado” serve um grande risco de sanção.

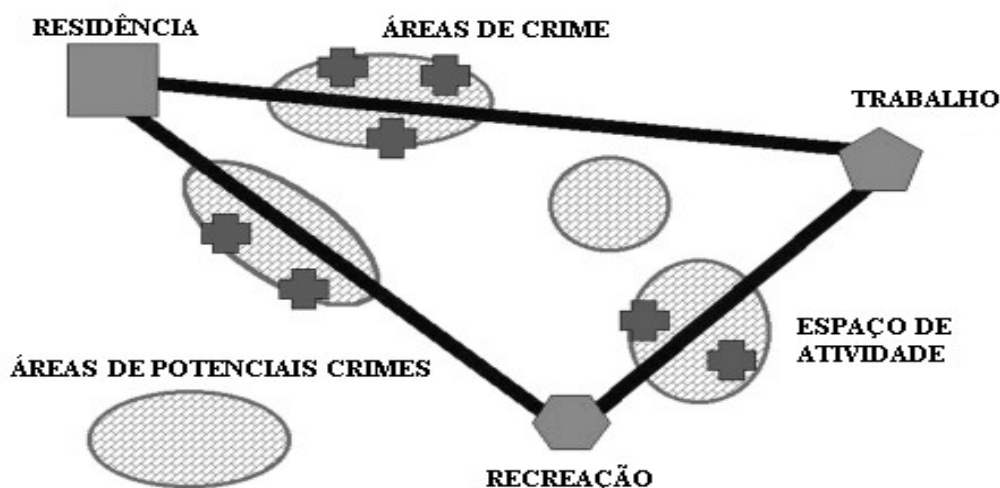
Destarte, o roubo e o furto de veículos se inserem em uma vasta cadeia de produção e circulação de mercadorias, composta por muitas etapas e por muitos agentes (mercados de novos e usados, autopeças, vistorias, seguros, leilões, entre outros) conectando-se a outros mercados ilegais e a empresas legais atuantes na economia formal. Essa cadeia produz não apenas muito dinheiro, mas também muitas desigualdades e muita violência, impulsionando tanto os faturamentos multimilionários das indústrias automobilística e seguradora (desde que mantida em taxas controláveis) quanto os indicadores de violência letal, especialmente entre os mais pobres (PIMENTEL, 2019).

Considerando as limitações operacionais cotidianas, bem como o número de ocorrências atendidas pelas Companhias Independentes de Polícia Militar, associadas às demandas de ação de presença real dentro de seus limites territoriais, evidencia-se a existência desses “Hotspots”. Há uma incidência criminal nos corredores viários da Capital, dado o hiato de policiamento nessas vias. Segundo Dallari (2013), a soberania deve ser uma prerrogativa exclusiva do Estado, que goza de legitimidade na medida em que o exercício dessa soberania se reveste de valor social, tendo o bem comum como fim, não cabendo a qualquer força ou elemento o exercício ilegítimo de domínio ou atuação.

A teoria do Perfil Geográfico exemplifica a relação entre a rotina de um criminoso contumaz, onde espaços como residência, trabalho e ambiente de lazer constituem vértices entre caminhos interligados, sendo estes, determinantes para a

prospecção de áreas sujeitas à incidência de crimes. Se configuram como um mapa mental, elaborado pelo indivíduo em sua rotina, ao detectar locais oportunos e de menores riscos à concretude de seu ato criminoso (ROSSMO, 1999), conforme indicado na Figura 2.

Figura 2: Representação da área de potencial incidência criminal conforme rotina do ofensor



Fonte: Rossmo, D.K. (1999).

Ao considerar-se a Teoria de Espaços Defensáveis, acredita-se que o crime é favorecido pelo desenho urbano, associado à possibilidade limitada de vigiar e observar áreas públicas. Destarte, quanto maior o público compartilhando um território, mais difícil é para estes identificarem-no como sendo deles (NEWMAN, 1973). Pensamento corroborado por Matsunaga (2017), que em sua obra afirma que a análise do ambiente físico como variável mediadora na concretude de um crime, remonta à Teoria do Padrão Criminal. Brantingham (2008) sugere que os indivíduos criam rotinas, ligando os locais de crime aos locais de frequência do criminoso contumaz, que influenciado pelo mosaico urbano, define as trajetórias diárias. Assim, para o criminoso, sua decisão estaria pautada em minimizar os esforços e diminuir os riscos, de modo que a intervenção para prevenção de crimes se daria no âmbito contrário, ou seja, maximizar os esforços e riscos para o ato criminal.

Cabe obtemperar a necessidade de discussão sobre a não aplicação de meios e tecnologias por parte da instituição na compreensão de padrões e análise de casos, o que contribui para a ineficácia dos entes de segurança pública e o desalento dos seus operadores. O modelo de policiamento orientado por incidentes, implica no

acionamento através de teleatendimento emergencial por cidadãos, outras instituições ou, em menor número, pela própria iniciativa da polícia, que limita-se a tomar nota dos incidentes, relatar à central de operações, encaminhar e ir embora, com uma lógica reativa, a despeito da dinâmica espacial e temporal dos eventos criminais, desprezando o caráter preventivo do enetendimento da origem desses incidentes (BEATO; SILVA; TAVARES, 2008). Tal fator evidencia ainda mais a importância do presente estudo.

3 METODOLOGIA

Nessa seção foi delineada a metodologia utilizada para a realização desta investigação científica, sendo apresentada a tipologia da pesquisa, bem como as técnicas para obtenção e análise dos dados.

De acordo com Richardson (2012, p. 22) metodologia pode ser entendido como regras estabelecidas para o método científico. Podendo, por conseguinte, definir método como caminho para se chegar à determinado fim e método científico como o conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento (GIL, 1999).

Nesta pesquisa foi utilizado o método indutivo, pois a aplicação proposta neste estudo teve sua eficiência sugerida em uma fração do território da Bahia. A partir da coleta dos dados desta amostra, generalizou-se os resultados por meio da identificação do padrão operacional. O método indutivo parte do particular e coloca a generalização como um produto posterior do trabalho de coleta de dados particulares (GIL, 1999). Ademais, a indução realiza-se em três etapas: (a) observação dos fenômenos; (b) a descoberta da relação entre eles; e (c) a generalização da relação (MARCONI e LAKATOS, 2010).

Esta pesquisa caracterizou-se, também, como um estudo exploratório, visto que se trata de um assunto pouco explorado no âmbito da segurança pública, referindo-se à compreensão do território associada ao emprego operacional. Fortalecendo essa classificação, Gil (1999) assevera que este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis.

Quanto à abordagem do problema, esta foi classificada como uma pesquisa quali-quantitativa, ou seja, os dados obtidos pela mesma foram analisados tanto qualitativa quanto quantitativamente. Isso porque buscou compreender, detalhadamente, as características situacionais apresentadas pelos pesquisados, bem como medir quantitativamente as características e comportamentos, por meio de estatística descritiva de frequência, gráficos e tabelas.

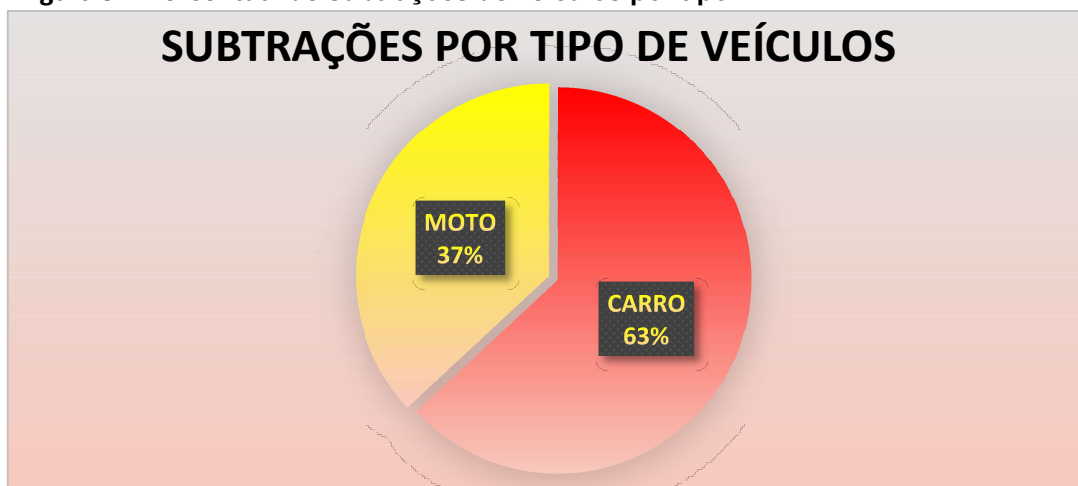
É uma pesquisa bibliográfica, pois a mesma está estruturada pela análise e reflexão de publicações literárias específicas, relatórios, legislação e outros materiais secundários publicados. Marconi e Lakatos (2012) afirmam que pesquisa bibliográfica ou de fontes secundárias trata-se de levantamento de toda a bibliografia já publicada, em forma de livros, revistas, publicações avulsas e imprensa escrita.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Valendo-se da coleta, reunião e processamento dos dados obtidos na presente pesquisa, viabilizou-se a produção de análise correspondente às variáveis que induzem a compreensão do problema delimitado, fundamentando-se principalmente na análise minuciosa dos Relatórios Estatísticos mensais e diários difundidos pelo Batalhão de Policiamento de Prevenção a Furtos e Roubos de Veículos de Salvador, cuja principal base de dados reside nos registros de ocorrências da Delegacia de Repressão a Furtos e Roubos de Veículos, STELECOM e SIAP/SSP. Os dados indicaram que dos 3.323 veículos subtraídos na cidade de Salvador no primeiro semestre de 2023, apenas 1.150 foram recuperados naquele mesmo período, correspondendo a 34,6% de restituição desses bens. De forma mais detalhada, 89,6% desses mesmos veículos, quando localizados, encontravam-se em áreas alheias ao espaço territorial da RISP de origem da ocorrência, conforme ilustrado nas figuras 4 a 11.

Do apurado, constatou-se que dos veículos subtraídos na capital, 63% são de quatro rodas, enquanto as motocicletas representam a taxa de 37% (conforme Figura 3), ao tempo em que caminhões e reboques, juntos não representam sequer 1% das subtrações perquiridas, não sendo considerados para o presente trabalho.

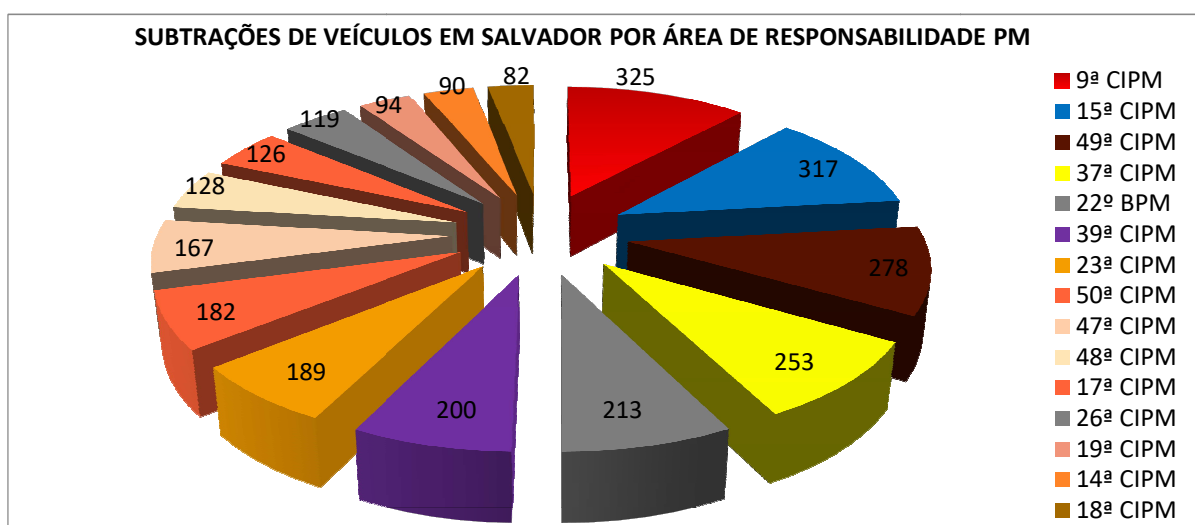
Figura 3 – Percentual de subtrações de veículos por tipo.



Fonte: Secretaria da Segurança Pública (BAHIA, 2023).

De todos os dados compilados, foi possível observar que em relação à distribuição dessas subtrações criminosas de veículos ocorridas em Salvador, no primeiro semestre de 2023, concentra-se uma taxa de 41,7% do total em apenas cinco unidades territoriais de quatro AISP. Essas áreas são de responsabilidade da 9ª Companhia Independente de Polícia Militar – AISP-4, da 15ª Companhia Independente de Polícia Militar – AISP 12, da 49ª Companhia Independente de Polícia Militar – AISP 12, da 37ª Companhia Independente de Polícia Militar – AISP 2 e do 22º Batalhão de Polícia Militar – AISP 13, conforme evidenciado no Gráfico 3.

Gráfico 3 – Principais índices de subtrações de veículos por área de responsabilidade da PMBA.



Fonte: Secretaria da Segurança Pública (BAHIA, 2023).

Da análise das referências geográficas das subtrações de veículos na capital, de maneira individualizada por área de responsabilidade, nos dados de

janeiro a junho de 2023, pode-se observar que esses veículos, quando recuperados, são localizados em sua maior parte, em áreas de responsabilidade de Companhias Independentes de Polícia Militar diversas da área em que houve a ocorrência da subtração criminosa e frequentemente, fora dos limites territoriais da própria RISP. Com vistas a exemplificar tal dado, segue representações gráficas com as áreas de origem das ocorrências marcadas em amarelo e seus principais destinos marcados no mapa em vermelho, cujas rotas são determinadas pelo ponto “A” como origem e ponto “B” como destino.

No caso da 9ª Companhia Independente de Polícia Militar, componente da AISP 4, observa-se que da totalidade das ocorrências de subtração criminosa de veículos registradas como ocorridas naquela área de responsabilidade territorial, as recuperações desses mesmos veículos, dentro do recorte temporal estudado, registraram-se uma taxa de apenas 7% dessas recuperações ou localizações dentro dos limites territoriais daquela Unidade Operacional. Identificou-se como principais rotas de evasão a Estrada de Campinas de Pirajá, Avenida Luís Viana Filho e Avenida Barros Reis, que representam corredores viários prioritários para acesso às áreas de responsabilidade do 22º Batalhão de Polícia Militar e da 37ª e 49ª Companhias Independentes de Polícia Militar, conforme se vê na figura 4.

Figura 4 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 9ª CIPM:



■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Áreas incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Ao observar as ocorrências registradas oriundas da área da 15ª Companhia Independente de Polícia Militar, componente da AISP 12 juntamente com a 49ª Companhia Independente de Polícia Militar, isolando-se os registros de subtrações de veículos na área de responsabilidade desta Unidade Operacional no primeiro semestre de 2023, apenas 5,8% foram recuperados. A localização após o crime dentro dos limites territoriais da área de atuação onde ocorre a subtração, observou-se que, em um panorama geral, 12% dessas recuperações registraram-se na área da 9ª CIPM - Pirajá, ao tempo em que 8% na área da 23ª CIPM – Tancredo Neves e 9% na área da 41ª CIPM – Federação. Evidenciou-se como rotas preferenciais de evasão a Avenida Dorival Caymmi, Avenida Luís Viana Filho e Avenida Octávio Mangabeira, em direção ao Acesso Norte, atravessando a cidade de um extremo a outro, quando trata-se do deslocamento até a área da 41ª CIPM, conforme pode-se observar na Figura 5.

Figura 5 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 15ª CIPM



■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Áreas incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Ainda atendo-se à AISP 12, considerando os dados relacionados à 49ª Companhia Independente de Polícia Militar, obtidos no mesmo período da 15ª CIPM,

pode-se observar que dos veículos subtraídos naquela área de responsabilidade territorial, o percentual de apenas 2,04% destas quando culminante em recuperação. Registrou-se nos limites territoriais daquela unidade, com destaque para a área da 37ª CIPM – Liberdade, como principal destino dos veículos ali subtraídos, seguido pelas áreas do 22º BPM – Cajazeiras e 9ª CIPM – Pirajá, conforme registros de recuperação.

Tal dado indica que essas ações atraem perpetradores alheios àquele espaço territorial, ou que os veículos objeto de crime daquela área encontram mercado receptador fora dos limites territoriais da 49ª CIPM, de modo a assumir o risco de permanecer mais tempo exposto na posse de produto ilícito em trânsito na capital baiana através de seus corredores viários, como identificado na figura 6. Do cenário geral, identificou-se que a Avenida Aliomar Baleeiro, Avenida Luís Viana Filho e Rodovia BA526 representam as principais vias utilizadas para a prática delitiva ora estudada.

Figura 6 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 49ª CIPM



■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Áreas incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Com relação às subtrações registradas na área da 37ª Companhia Independente de Polícia Militar, componente da AISP 2, pode-se observar a partir da

figura 7 que 11% dos automóveis subtraídos naquele limite territorial, após o crime, são recuperados ainda na área de responsabilidade daquela unidade operacional.

Porém, 12% desses veículos são localizados na área da 23ª CIPM – Tancredo Neves, seguido pelas áreas da 9ª CIPM - Pirajá e 39ª CIPM – Boca do Rio. Das rotas preferenciais para evasão dos veículos subtraídos naquela área, temos destaque para a Avenida General San Martin, Avenida Luís Eduardo Magalhães e Via Expressa Baía de Todos os Santos como principais corredores viários utilizados no intento criminoso em questão.

Figura 7 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 37ª CIPM.



■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Áreas incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Os registros de subtração de veículos oriundos da área da 22º Batalhão de Polícia Militar – Cajazeiras, componente da AISP 13 e sua posterior localização, indicam que apenas 7,6% destes produtos de crime são recuperados na mesma área em que foram subtraídos. A figura 8 evidencia como principais destinos receptadores desses veículos subtraídos criminosamente, as áreas da 37ª CIPM - Liberdade, 9ª CIPM – Pirajá e 49ª CIPM – São Cristóvão, somando nessas três áreas de responsabilidade o montante de 30,8% do total de veículos recuperados oriundos da área de responsabilidade do 22º BPM, no primeiro semestre de 2023.

Dentre as principais rotas de ligação, destacam-se a Avenida 2 de julho, Avenida Aliomar Baleeiro e Avenida Assis Valente, não obstante a grande trama de vias locais e coletoras que permeiam aquela área de responsabilidade em específico.

Figura 8 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área do 22º BPM



■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Áreas incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Os dados alusivos à 39ª Companhia Independente de Polícia Militar – Boca do Rio, cuja área de responsabilidade territorial constitui a totalidade da AISP 9, como pode-se constatar na Figura 9, tem como principais destinos dos veículos subtraídos naquela Área Integrada de Segurança Pública a 9ª CIPM - Pirajá, 37ª CIPM - Liberdade e 49ª CIPM – São Cristóvão. Áreas que juntas, abrigam 40% do total de recuperações após o crime, em tratando-se de veículos cujas subtrações originem-se daquela área de responsabilidade. Entre as principais rotas utilizadas após as subtrações naquela área de responsabilidade, destacam-se a Estrada do Curralinho, Avenida Tancredo Neves e Avenida Jorge Amado, como acesso à Avenida Luís Viana Filho e Avenida Octávio Mangabeira.

Figura 9 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 39ª CIPM



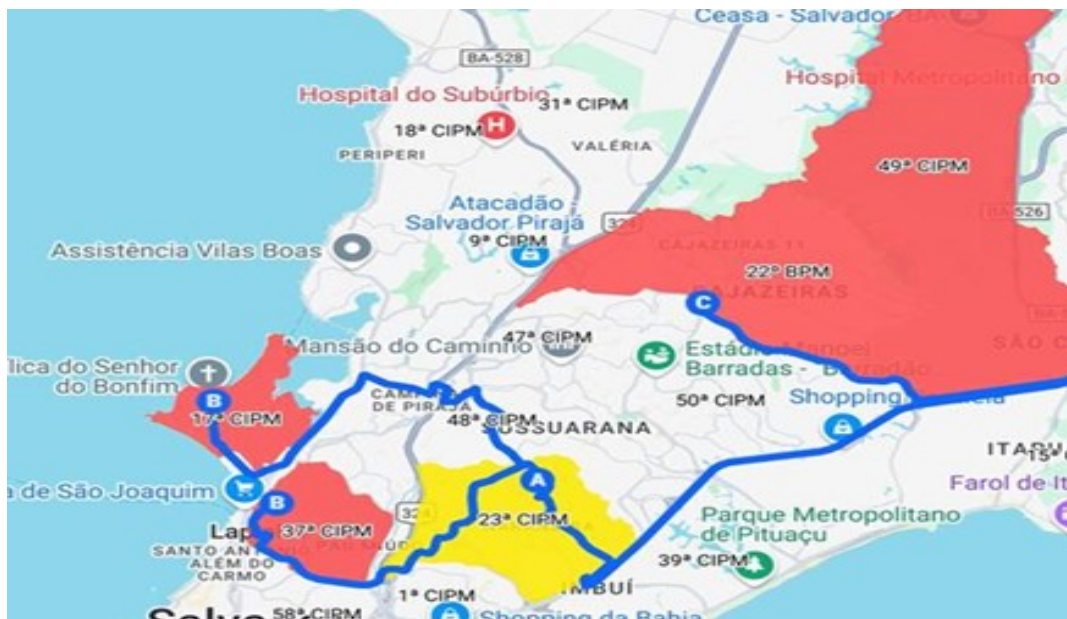
■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Área de incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Os índices da 23ª Companhia Independente de Polícia Militar – Tancredo Neves, componente da AISP 11, indicam que a destinação dos veículos ali subtraídos se mostra extremamente difusa, haja vista a sua localização central na Capital baiana. Contudo, ainda sugere particular atenção para as áreas da 49ª CIPM – São Cristóvão, 37ª CIPM - Liberdade e 17ª CIPM - Uruguai, além da área do 22º Batalhão de Polícia Militar – Cajazeiras que, juntas, representam o destino de 37% dos veículos subtraídos naquela área quando de sua localização após o crime. Das principais vias utilizadas para a evasão daquela área, destacam-se a Avenida Luís Eduardo Magalhães, Via Expressa Baía de Todos os Santos, Avenida Edgard Santos e BR324, conforme ilustra a Figura 10.

Figura 10 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 23ª CIPM



■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Área de incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Os dados referentes a subtrações de veículos na AISP 10, com olhar específico para a área de responsabilidade da 50ª Companhia Independente de Polícia Militar – Sete de Abril, indica que esta registra o maior percentual de recuperação pós-crime da Região Integrada de Segurança Pública-Central. Concentra 25% das recuperações de veículos ainda dentro dos limites territoriais da RISP. Ainda assim, do total das localizações de veículos roubados ou frutados oriundos dessa área, 21,5% concentram-se na área da 9ª CIPM, destacando-se sua grande vascularização, com predominância na Avenida São Rafael, Avenida Artêmio Castro Valente, Avenida 29 de Março, Avenida Aliomar Baleeiro e Avenida Gal Costa. Essas avenidas constituem corredores viáveis ligando a área de incidência às principais áreas receptoras, como a 9ª CIPM - Pirajá, 37ª CIPM - Liberdade, 49ª CIPM – São Cristóvão e 22º BPM – Cajazeiras, conforme indicado na Figura 11.

Figura 11 – Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 50ª CIPM



■ Áreas identificadas como principais destinos de veículos subtraídos.

■ Áreas incidência de subtração de veículos.

Fonte: Elaboração própria.

Das análises desenvolvidas a partir do extrato de subtrações e recuperações de veículos na Capital Soteropolitana no intervalo proposto para a pesquisa, depreende-se que a despeito da origem dessas subtrações criminosas, alguns corredores viários de Salvador destacam-se como principais rotas de trânsito e escoamento desses produtos de crime. Há uma especial distinção para a Avenida Luís Viana Filho, Avenida Octávio Mangabeira, Estrada de Campinas de Pirajá, Avenida Aliomar Baleeiro e Avenida Mário Leal Ferreira, todas identificadas como vias de grande fluxo, com velocidade máxima permitida entre 60 e 80 quilômetros por hora e com alto potencial para congestionamentos. Isso dificulta intervenções do tipo blitz, compondo uma trama viária viável para a prática delitiva, constituída das principais ligações entre origem e destino de mais de 50% dos veículos objeto de furto ou roubo na capital baiana, segundo se evidencia após análise das recuperações destes mesmos veículos após sua subtração, conforme ilustra a Figura 12.

Figura 12 – Representação gráfica das principais rotas utilizadas após a subtração de veículos.

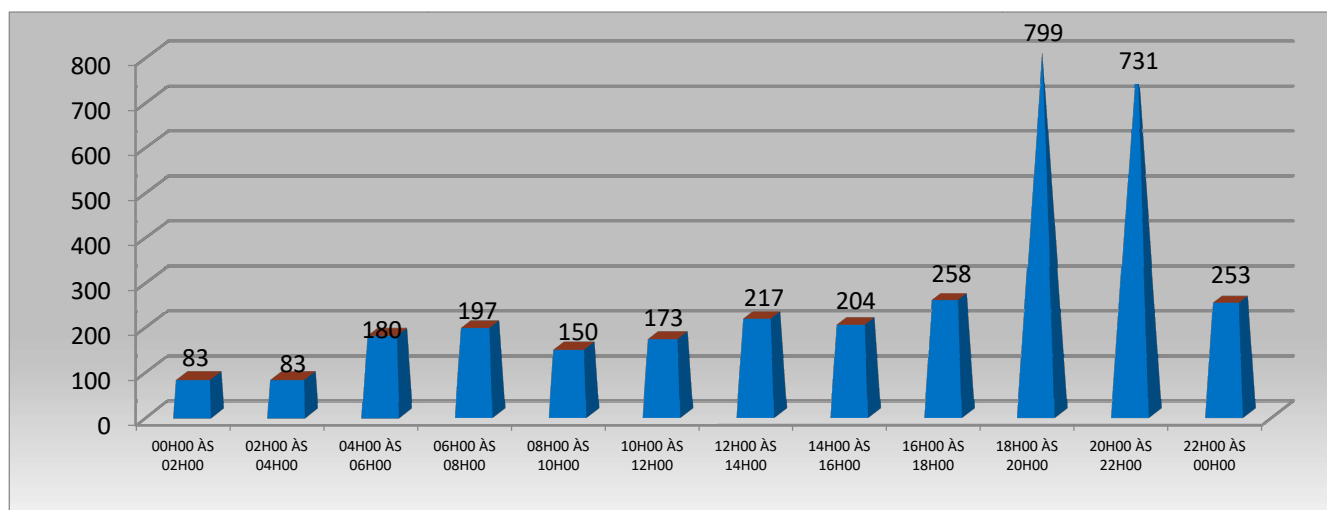


Fonte: Elaboração própria.

Análise da incidência criminosa por faixa de horário

Além da análise das referências geográficas das subtrações de veículos na capital, analisou-se também a incidência dessa modalidade criminosa por faixa de horário, com vistas a analisar a lacuna temporal de aplicação de policiamento. O Gráfico 3 apresenta a variação de incidência de subtrações de veículos por faixa de horário, compreendendo a oscilação entre os turnos matutino, vespertino e noturno como referencial de aplicação de policiamento. No turno matutino, a variação na taxa de incidência de subtrações de veículos apresenta uma alta na faixa de horário das 04 às 08 horas, com uma nova ascendência no espaço temporal compreendido entre as 18 e 22 horas, com posterior decréscimo a partir dessa faixa de horário.

Gráfico 4 – Incidência de subtrações de veículos por faixa de horário em Salvador.



Fonte: Secretaria da Segurança Pública (BAHIA, 2023).

Compreendendo a análise do ambiente físico como variável mediadora na concretude do crime, sugere-se que os indivíduos criam rotinas influenciadas pelo mosaico urbano, definindo as trajetórias diárias, buscando minimizar os esforços e diminuir os riscos, de modo que a intervenção para prevenção de crimes se daria em, maximizar os esforços e riscos para o ato criminal (MATSUNAGA, 2017). Os dados analisados retomam ao estudo de Oscar Newman, que organizou o conceito de Espaço Defensável, compreendendo como um modelo que entende o design ambiental dos espaços como uma forte influência na ocorrência de crimes, e que por meio de intervenções diretas no ambiente seria possível produzir um impacto positivo na diminuição da taxa e do medo de crime (NEWMAN, 1972).

Exemplificado pelo uso de circuitos fechados de monitoramento, os estudos de Welsh e Farrington (2009) revelam significativo impacto na redução de crime, em cerca de 16% da taxa de criminalidade em áreas experimentais e até 51% em estacionamentos privados. Some-se a isso a manutenção do ambiente e seu aspecto ordenado e limpo, que pode ser explicado por Wilson e Kelling (1982) pela teoria das janelas quebradas e, por fim, a justaposição geográfica, com áreas adjacentes a determinado local, influencia a segurança deste.

Na Inglaterra, Painter e Farrington (2001) demonstraram que um sistema de iluminação eficaz diminuiu a ocorrência de crimes diversos em cerca de 40%, com significativo impacto nas áreas adjacentes e demonstrando ainda que o valor economizado pelo erário com a redução de crimes variou de duas a dez vezes o custo de implementação da iluminação nas localidades. Como bom exemplo, cite-se o estudo de Prevenção criminal pelo design do ambiente, desenvolvido no Distrito Federal, onde SENNA et al (2022), relatam o modelo como capaz de facilitar intervenções, promover a segurança, contribuir para o crescimento econômico e a redução dos gastos públicos referentes ao crime e ao medo do crime. Somado a essa dimensão espacial, entre 1970 e 1980, nos Estados Unidos, sugeria-se que departamentos de polícia que adotavam estratégias mais agressivas de policiamento teriam maior impacto nas taxas de criminalidade (Wilson e Boland, 1982). Os dados indicam que seria reforçado indiretamente pela maior probabilidade de prisões por meio de *blitze* e operações de busca e apreensão, cuja consequência mais importante consistia na percepção acerca da probabilidade de prisão e o aumento

do custo em se cometer crimes. De fato, avaliações posteriores confirmaram a eficiência do trabalho proativo pela polícia (Sampson e Cohen, 1988).

Em consonância com essa estratégia, Rodrigues Neto (2019), reforça esse caris ao sugerir a implantação de uma Operação nos moldes da Operação Apolo da PMBA como uma solução possível para a questão de roubos de veículos no Rio de Janeiro, haja vista o modelo de aplicação específica da PMBA para aquela modalidade criminal, prospectando inclusive, impacto na redução de crimes correlatos. Já em Belo Horizonte, Beato, Silva e Tavares (2008), buscaram identificar a existência de mudança na tendência mensal de crimes violentos, conforme o policiamento tradicional assume uma nova característica, além de observar seus impactos nas estatísticas de crimes violentos, cuja evolução mensal destes entre janeiro de 1995 a dezembro de 2003, apontam significativa diminuição no período em que o programa específico de policiamento estava implementado.

5 CONCLUSÃO

A prevenção situacional do crime, entende a diminuição das oportunidades para o crime, utilizando medidas direcionadas a formas específicas de crime e envolvem o planejamento, desenho e manipulação do ambiente, de uma forma sistemática e permanente. Se possível, procurando tornar o crime mais difícil e arriscado e/ou menos proveitoso e desculpável para os ofensores (Clarke, 1997). Dessa forma, o estudo ora apresentado traz à baila dados de fontes diversas coletados no período dos seis meses iniciais de 2023, cujo objetivo é evidenciar a transterritorialidade dos crimes relacionados a subtrações de veículos, receptação e outros fins, em grande parte, potencializada pela transformação da mobilidade urbana da capital baiana interposta às obrigações diárias de policiamento ostensivo em ação de presença real por parte das unidades operacionais.

O cabedal teórico discutido traz evidência que justifique estudo de direcionamento para identificação, análise e monitoramento do fenômeno, com destaque para as variáveis ambientais relacionadas aos corredores de deslocamento de Salvador. Considerando como referencial o quanto objetivado como meta do Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (BRASIL,

2021), cujo prospecto é a condição de normalidade social com registros de 150 roubos a cada 100.000 veículos cadastrados até 2030, não obstante o índice de redução de subtrações de veículos alcançado durante o período de pandemia de COVID-19 e a imposição de medidas restritivas e de afastamento social, após 2022 essa demanda apresenta nova crescente já no primeiro semestre de 2023.

Desse modo, busca-se viabilizar a produção de conhecimento correspondente às variáveis que induzem ao problema, identificar e evidenciar a transterritorialidade do crime aqui esmiuçado, proposição de método e como o fenômeno tem demonstrado valer-se da multiplicidade de territórios na capital soteropolitana. Além disso, indicar sua condição de imbricação e inclusive a conurbação, ao envolver a Região Metropolitana de Salvador, assim como a sua articulação integrada em rede, através de linhas de conexão identificadas no desenho urbano desses territórios. Outra variável importante está na sua constante transformação promovida pelas mudanças viárias, desenvolvimento imobiliário, conexões e alterações urbanas, que conferem aos dados um aspecto volátil e limitado pelo lapso temporal.

Ademais, compreendendo a miríade de empreitadas criminosas associadas às subtrações ilegais, receptação de veículos e peças, comercialização e adulteração, alimentando uma cadeia econômica híbrida, cuja economia fomenta e potencializa a conduta delitiva, retroalimentando-se e adaptando-se a contextos e transformações ambientais, observa-se que os dados coletados sobre crimes relacionados a veículos indicam incidência nas Áreas Integradas de Segurança Pública dos principais registros de latrocínios no primeiro trimestre daquele mesmo ano (BAHIA,2023), sugerem a influência do mosaico urbano como importante fator na incidência do crime.

REFERÊNCIAS

ALTMAN, I. (1975). *The environment and social behavior: privacy, personal space, territory, crowding*. Monterey, Califórnia: Brooks/Cole.

BAHIA. Polícia Militar. *Relatório geral de análise de registros de furtos e roubos de veículos em Salvador e Região Metropolitana*: Batalhão de Policiamento de Prevenção a Furtos e Roubos de Veículos. Salvador: PMBA, 2023.

BAHIA. Secretaria de Segurança Pública. Portaria Nº 435 de 30 de dezembro de 2020. [Altera a Portaria nº 05, de 6 de janeiro de 2012, que estabelece os limites de Regiões Integradas de Segurança Pública - RISP e das Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP, do município de Salvador e da Região Metropolitana de Salvador - RMS, e revoga trecho da Portaria nº 016, de 5 de janeiro de 2016, que alterou os limites da AISP 12 e da AISP 23]. Disponível em: <https://ssp.ba.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/PORTARIANo435.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2023.

BAHIA, Lei nº 14.567 de 16 de maio de 2023: altera a lei nº 13.201, de 09 de dezembro de 2014, reorganiza a polícia militar da bahia, dispõe sobre seu efetivo e dá outras providências. Disponível em: <https://www.legislabahia.ba.gov.br/documentos/lei-no-14567-de-16-de-maio-de-2023>

BAHIA, Manual de Planejamento Operacional em Polícia Militar: PMBA01-MT-03.002. / Polícia Militar da Bahia — Salvador, 2020.

BAHIA, Separata ao BGO nº 103/19. Manual de Doutrina de Polícia Ostensiva da PMBA. Polícia Militar da Bahia — Salvador, 2019.

BAHIA, Secretaria da Segurança Pública da Bahia. A ANUÁRIO DE SEGURANÇA PÚBLICA DA BAHIA. Salvador: SSP, ano 4, 2023. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/images/publicacoes/download/anuario_estatistico/anuario_de_seguranca_publica_da_bahia_2023.pdf. Acesso em: 17 jul 2024.

BAHIA. Polícia Militar. *Relatório geral de análise de registros de furtos e roubos de veículos em Salvador e Região Metropolitana*: Batalhão de Policiamento de Prevenção a Furtos e Roubos de Veículos. Salvador: PMBA, 2023.

BAHIA. Secretaria de Segurança Pública. Portaria Nº 435 de 30 de dezembro de 2020. [Altera a Portaria nº 05, de 6 de janeiro de 2012, que estabelece os limites de Regiões Integradas de Segurança Pública - RISP e das Áreas Integradas de Segurança Pública - AISP, do município de Salvador e da Região Metropolitana de Salvador - RMS, e revoga trecho da Portaria nº 016, de 5 de janeiro de 2016, que

alterou os limites da AISP 12 e da AISP 23]. Disponível em: <https://ssp.ba.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/PORTARIANo435.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2023.

BARAUSE, Letícia; OLIVEIRA, N. M.; SABOYA, Renato T. Área central, uso do solo e criminalidade: uma análise qualitativa na área central da Grande Florianópolis. *In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CURITIBA*, 2017, Curitiba. *Anais [...]*. Curitiba: ArchDaily, 2017.

BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa; PENNA, Nelba Azevedo. **Território da Violência: Um Olhar Geográfico sobre a Violência Urbana**. Geousp, São Paulo, SP, v. 18, p. 155-168, 2005.

BAZZANO, Ariana. fim da Guerra Fria e os estudos de segurança internacional: o conceito de segurança humana. *Revista Aurora*, Marília, v. 3, n. 1, p. 68-79, 2009, disponível em: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/aurora/article/view/1221>. Acesso em: 28 jan. 2022.

BARAUSE, Letícia; OLIVEIRA, N. M.; SABOYA, Renato T. Área central, uso do solo e criminalidade: uma análise qualitativa na área central da Grande Florianópolis. *In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CURITIBA*, 2017, Curitiba. *Anais [...]*. Curitiba: ArchDaily, 2017.

BEATO, Claudio; SILVA, Bráulio Figueiredo Alves da; TAVARES, Ricardo. Crime e estratégias de policiamento em espaços urbanos. *Dados: revista de ciências sociais*, Rio de Janeiro, v. 51, n. 3, p. 687-717, 2008. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/dados/a/4DHNZKzCRmtC7MXDqfKHhZD/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 14 jan. 2022.

BECKER, Gary. S. 1968. Crime and Punishment: An Economic Approach. *Journal of Political Economy*. Reprinted in *Chicago Studies in Political Economy*, edited by G.J.Stigler. Chicago and London: The University of Chicago Press, 1988.

BERGO, Marcio T. Bettiga. Guerras contemporâneas e do futuro. *Cadernos de estudos estratégicos*, n. 01, p.81, 2019

BRANTINGHAM, Paul; BRANTINGHAM, Patricia. Crime pattern theory. *In: WORTLEY, Richard; MAZEROLLE, Lorraine (ed.). Environmental criminology and crime analysis*. London: Willan, 2008.

BRASIL, **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasil, 2012.

BRASIL. Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social 2021 – 2030. Brasília: Ministério da Justiça, 2021. Disponível em:

https://www.gov.br/mj/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/categorias-de-publicacoes/planos/plano_nac- de_seguranca_publica_e_def- soc- 2021_2030.pdf/view.

Acesso em: 17 jul 2024.

BRASIL. Ministério da Saúde. Disponível em: <https://covid.saude.gov.br/> . Acesso em: 16 ago. 2022.

CLARKE, Ronald V. *Situational crime prevention: successful case studies*. 2nd. ed. New York: Harrow and Heston Publishers, 1997. Disponível em:

https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/scp2_intro_0_0.pdf. Acesso em: 17 jul 2024.

CLAUSEWITZ, Carl von. *Da guerra*. 3. ed. Lisboa: WMF Martins Fontes, 1979. p. 168.

CASTELANI, Alice. **“Soberania Fratilizada: a Eclosão de Poderes Paralelos em Áreas Não Governadas” (trabalho de conclusão de curso de graduação em ciências do Estado, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014)**

COHEN, Lawrence; FELSON, Marcus; LAND, Kenneth C. Property crime rates in the United States: a macrodynamic analysis, 1947-1977. *American Journal of Sociology*, [s. l.], v. 86, n. 1, p. 90-119, July 1980.

FELIPPE, M. L., & KUHNEN, A. O apego ao lugar no contexto dos estudos pessoa-ambiente: práticas de pesquisa. *Estudos de Psicologia (Campinas)*, 29(4), 609-617. 2012.

FERREIRA, Ignez Costa Barbosa; PENNA, Nelba Azevedo. Território da violência: um olhar geográfico sobre a violência urbana. *GEOUSP: espaço e tempo*, São Paulo, v. 9, n. 1, p. 155-168, 2005. Disponível em:

<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/73979>. Acesso em: 17 jul 2024.

FERRO JÚNIOR, Celso Moreira. *A Inteligência e a Gestão da Informação Policial: Conceitos, Técnicas e Tecnologias Definidos pela Experiência*. Brasília: Fortium Editora, 2008.

FUINI, Lucas L. Território, territorialização e territorialidade: o uso da música para a compreensão de conceitos geográficos. *Terr@Plural*, Ponta Grossa, v. 8, n. 1, p.

225-249, jan./jun. 2014. Disponível em:

<https://revistas.uepg.br/index.php/tp/article/view/6155/4366>. Acesso em: 17 jul 2024.

GIFFORD, R. *Environmental Psychology: principles and practice* (2a ed.). Boston: Allyn & Bacon. 1997.

GIL, A. C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

HAESBAERT, Rogério. O binômio território-rede e seu significado político-cultural. *In: ENCONTRO O ENSINO DA GEOGRAFIA DE 1º E 2º GRAUS FRENTE ÀS TRANSFORMAÇÕES GLOBAIS*, 1995, Rio de Janeiro. *Anais [...]*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Tabela de frota de veículos de Salvador*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/salvador/pesquisa/22/28120>. Acesso em: 19 jul. 2024.

KAHN, Tulio. *As formas do crime*. São Paulo: Sicurezza, 2009.

LOTTIER, Stuart. Regions of criminal mobility: introduction to a Detroit study. *Journal of Criminal Law & Criminology*, [s. l.], v. 28, n. 5, p. 657-673, 1938. Disponível em: <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2753&context=jclc>. Acesso em: 19 jul 2024.

LUSSAULT, Michel. *L'homme spatial: la construction sociale de l'espace humain*. Paris: Le Seuil, 2007. 361 p.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Fundamentos de metodologia científica*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MATSUNAGA, Lucas Heiki. Prevenção criminal por meio da análise do ambiente físico e social. *Revista Ciência & Polícia*, Brasília, v. 4, n. 2, p. 1-12, 2016. Disponível em: <https://revista.iscp.edu.br/index.php/rcp/article/view/37>. Acesso em: 14 jul 2024.

MITTERMEIER, R. A.; MYERS, N.; MITTERMEIER, C. G.; ROBLES GIL, P. *Hotspots: earth's biologically richest and most endangered terrestrial ecoregions*. Sierra Madre and Agropalma: Conservation International, 1999.

MONDARDO, Marcos Leandro. *Os períodos das migrações: territórios e identidades em Francisco Beltrão/PR*. 2009. 531 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2009. Disponível em:

<https://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/handle/prefix/169>. Acesso em: 14 jul 2024.

NEWMAN, Oscar. *Defensible space: Crime prevention through urban design*. New York: Collier Books, 1973.

PAINTER, Kate; FARRINGTON, David P. The financial benefits of improved street lighting, based on crime reduction. *Lighting Research & Technology*, [s. l.], v. 33, n. 1, p. 3-10, 2001.

PIMENTEL, André de Pieri. Crimes patrimoniais, economias pujantes e desigualdades violentas: analisando os dados sobre o roubo e o furto de veículos no Brasil. *Anuário Brasileiro de Segurança Pública*, São Paulo, v. 13, p. 72-79, 2019.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO. *Relatório do desenvolvimento humano 1994: novas dimensões da segurança humana*. Lisboa: Tricontinental, 1994.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.

RIO DE JANEIRO. Secretaria de Estado de Polícia Militar. *Reforço no policiamento reduz índices de roubos nas vias expressas da Região Metropolitana*. Rio de Janeiro, 2 out. 2020. Disponível em: <https://sepm.rj.gov.br/2020/10/reforco-no-policiamento-reduz-indices-de-roubos-nas-vias-expressas-da-regiao-metropolitana-2/>. Acesso em: 6 jan. 2022.

RICHARDSON, Roberto Jarry. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

RODRIGUES NETO, Paulo Araújo. *Proposta de implantação de operação de prevenção e repressão a roubo de veículos na Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ) nos moldes da Operação Apolo da Polícia Militar do Estado da Bahia (PMBA)*. Salvador: APM, 2019.

ROSSMO, D. Kim. *Geographic profiling*. Boca Raton, FL: CRC Press, 1999.

SABOYA, Renato Tibiriçá de, SOARES, Mariana. Fatores espaciais da ocorrência criminal: modelo estruturador para a análise de evidências empíricas. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, [s.l.], v. 11, p.1-17, 14 fev. 2019. FapUNIFESP (SciELO).

SALVADOR. Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo. Lei nº 9069/2016. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. *Diário Oficial do Município*,

Salvador, 30 jun. 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-salvador-ba>. Acesso em: 6 jan. 2022.

SALVADOR, Secretaria Municipal de Trânsito de Salvador. Relatório Anual de Segurança Viária de Salvador, 2020. Disponível em: https://transalvador.salvador.ba.gov.br/wpcontent/uploads/2023/01/Salvador_Seguranca_Via_ria_2020.pdf. Acesso em: 10 jul. 2023.

SALVADOR. Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Urbanismo. Lei nº 9069/2016. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador – PDDU 2016 e dá outras providências. *Diário Oficial do Município*, Salvador, 30 jun. 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-salvador-ba>. Acesso em: 6 jan. 2022.

SAMPSON, S. D. The topophilia hypothesis: Ecopsychology meets evolutionary psychology. In P. H. Kahn & P. H. Hasbach (Orgs.), *Ecopsychology: Science, totems, and the technological species* (pp. 23-53). Cambridge, MA: The MIT Press. 2012.

SAMPSON, Robert J.; COHEN, Jacqueline. Deterrent effects of the police on crime: a replication and theoretical extension. *Law & Society Review*, [s. l.], v. 22, n. 1, p. 163-189, 1988. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/pdf/3053565.pdf>. Acesso em: 17 jul 2024.

SANTOS, Cezar Augusto P.; CASAGRANDE, Dieison Lenon; HOECKEL, Paulo Henrique O. Teoria econômica do crime: dos pressupostos acadêmicos à empiria do dia a dia na vida de ex-presidiários de Santa Maria - RS. *Economia e Desenvolvimento*, Santa Maria, v. 27, n. 2, p. 308-325, jul./dez. 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/eed/article/view/21087/pdf>. Acesso em: 19 jul 2024.

SENNA, Isângelo et al. Territorialidade e medo do crime: questões conceituais e desafios metodológicos na prevenção criminal. *Estudos de Psicologia* (Natal), v. 26, n. 4, p. 424-433, 2021.

SENNA, Isangelo; IGLESIAS, Fabio; MATSUNAGA, Lucas Heiki. Inventário das estratégias de prevenção criminal pelo design ambiental (CPTED) para espaços públicos. *Revista do Sistema Único de Segurança Pública*, Brasília, v. 1, n. 2, p. 181-195, jul./dez. 2022. Disponível em: <https://revistasusp.mj.gov.br/susp/index.php/revistasusp/article>. Acesso em: 5 set. 2024.

SHERMAN, Lawrence W.; GARTIN, Patrick R.; BUERGER, Michael E. Hot spots of predatory crime: Routine activities and the criminology of place. *Criminology*, [s. l.], v. 27, n. 1, p. 27-56, 1989.

SOARES, Mariana; SABOYA, Renato Tibiriçá de. Fatores espaciais da ocorrência criminal: modelo estruturador para a análise de evidências empíricas. *Urbe: revista*

brasileira de gestão urbana, Curitiba, v. 11, p. 1-17, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/ryxkpKFM7SQvtWQCP7vQ9BD/?format=pdf&lang=pt> . Acesso em: 11 out 2022.

SOARES, LUIZ CLÁUDIO DOMINGOS. A inteligência policial como base do planejamento operacional na Polícia Militar do Estado de Rondônia: Uma vantagem estratégica. porto velho, 2020.

SALVADOR, Secretaria Municipal da Saúde. Salvador, 2022. Disponível em: <http://www.saude.salvador.ba.gov.br/covid/indicadorescovid> . Acesso em: 26 ago. 2022.

SALVADOR, Secretaria Municipal de Trânsito de Salvador. Relatório Anual de Segurança Viária de Salvador, 2020. Disponível em: https://transalvador.salvador.ba.gov.br/wpcontent/uploads/2023/01/Salvador_Seguranca_Viaria_2020.pdf . Acesso em: 10 jul. 2023.

Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. Panorama da covid-19 na Bahia em 2020, Salvador, SEI, 2021.. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/images/publicacoes/download/sep/sep_105.pdf . Acesso em: 11 mai. 2022.

VISACRO, Alessandro. A Guerra na Era da Informação. 1ª. ed. São Paulo - SP: Editora Contexto, 2018. v. 1.

WELSH, Brandon; FARRINGTON, David. *Making public places safer: surveillance and crime prevention*. New York: Oxford University Press, 2009.

WILSON, James Q.; BOLAND, Barbara. The effects of the police on crime. *Law & Society Review*, [s. l.], v. 12, n. 3, p. 367-390, 1978. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/services/aop-cambridge-core/content/view/E7A182738BD374E84836F35AFAF35662/S0023921600024403a.pdf/the-effect-of-the-police-on-crime.pdf>. Acesso em: 11 jul 2022.

WILSON, James; KELLING, George. Broken windows. *The Atlantic Monthly*, [s. l.], v. 249, n. 3, p. 29-38, Mar. 1982. Disponível em: <https://cdn.theatlantic.com/media/archives/1982/03/249-3/132638105.pdf>. Acesso em: 20 jul 2024.