

SANTA CATARINA. Polícia Militar. Ato da Polícia Militar nº 1366/2017. Constitui a Comissão Permanente de Futebol da Polícia Militar para expedição do Laudo de Segurança em estádios de futebol profissional e regula outros procedimentos. *Boletim Eletrônico da Polícia Militar*, Florianópolis, n. 49, 15 dez. 2017. Disponível em: <https://servicos.pm.sc.gov.br/bepm/boletins/download/?id=114>. Acesso em: 17 mar. 2024.

SÃO PAULO. Polícia Militar. Portaria do Comandante Geral PM3-001/02/10. Estabelece os procedimentos a serem adotados pelas Organizações Policiais-Militares para lavratura e emissão dos Laudos Técnicos de Segurança e de Prevenção e Combate a Incêndio. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, São Paulo, v. 120, n. 3, 6 jan. 2010. Disponível em: https://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_consumidor/acervo/legislacao/leg_servicos_Geral/leg_sg_espetaculos_esportivos/Laudos-tecnicos_Portaria-Comdo-Geral.pdf. Acesso em: 17 mar. 2024.

SOUZA, Fábio Santos de; MARCHEZINE, Sóstenes (coord.). *Marco de segurança no futebol: guia de recomendações para atuação das forças de segurança pública em praças desportivas*. Brasília: Ministério da Justiça; Ministério dos Esportes, 2016. Disponível em: https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/sua-seguranca/seguranca-publica/analise-e-pesquisa/download/pop/guia-futebol_web.pdf. Acesso em: 22 abr. 2023.

UBIRATAN, Anderson; PEREIRA-GUIZZO, Camila de Sousa; SENNA, Valter de. Experiência do Batalhão Especializado de Policiamento de Eventos para a segurança pública no futebol em Salvador. *Revista do Laboratório de Estudos da Violência da UNESP*, Marília, v. 1, p. 180-186, maio 2014. Disponível em: <http://repositoriosenaiba.fieb.org.br/bitstream/fieb/373/1/Experi%C3%aancia%20do%20batalh%C3%A3o%20....pdf>. Acesso em: 5 jan. 2024.

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 redução dessa prática delitiva.

Palavras-chave: corredores viários; crime; transterritorialidade.

Abstract

The first empirical studies on criminal mobility looked for patterns in the spatial configuration of crime. Currently, the various problems of public safety in Salvador include nuances relating to vehicle theft which, in the light of Criminal Pattern Theory, indicate routines linked to the frequent locations of habitual criminals, whose trajectories are influenced by the urban mosaic. With this in mind, the probability of criminal incidence is predicted based on where the crime was committed. Thus, possibly influenced by the migration between areas where criminal theft occurs and the destination of these vehicles, this criminal trans-territoriality in the capital's highway corridors, an instrument of mobility for the crime in question, is evident. To this end, research was conducted using the inductive method, the efficiency of which was suggested on the basis of a fraction of the territory, based on data collection, establishing a proposal for monitoring and analyzing specific data, aimed at reducing this criminal practice.

Keywords: road corridors; crime; transterritoriality.

Salvador: transterritorialidade criminal e mobilidade urbana

ÉDER SILVEIRA ROSÁRIO

Especialista em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar da Bahia (APM-BA), graduado no Curso de Formação de Oficiais Policiais Militares (CFO-PM) pela Polícia Militar da Bahia (PMBA). Major do Quadro de Oficiais Policiais Militares.
<https://orcid.org/0009-0002-2505-6214>
ten_rosario@hotmail.com
eder.rosario@pm.ba.gov.br

KLEBERSON CUNHA DE MENEZES

Especialista em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar da Bahia (APM-BA), graduado em Direito pela Universidade do Estado da Bahia (Uneb). Major do Quadro de Oficiais Policiais Militares.
<https://orcid.org/0009-0007-0775-818X>
kleberson.menezes@hotmail.com

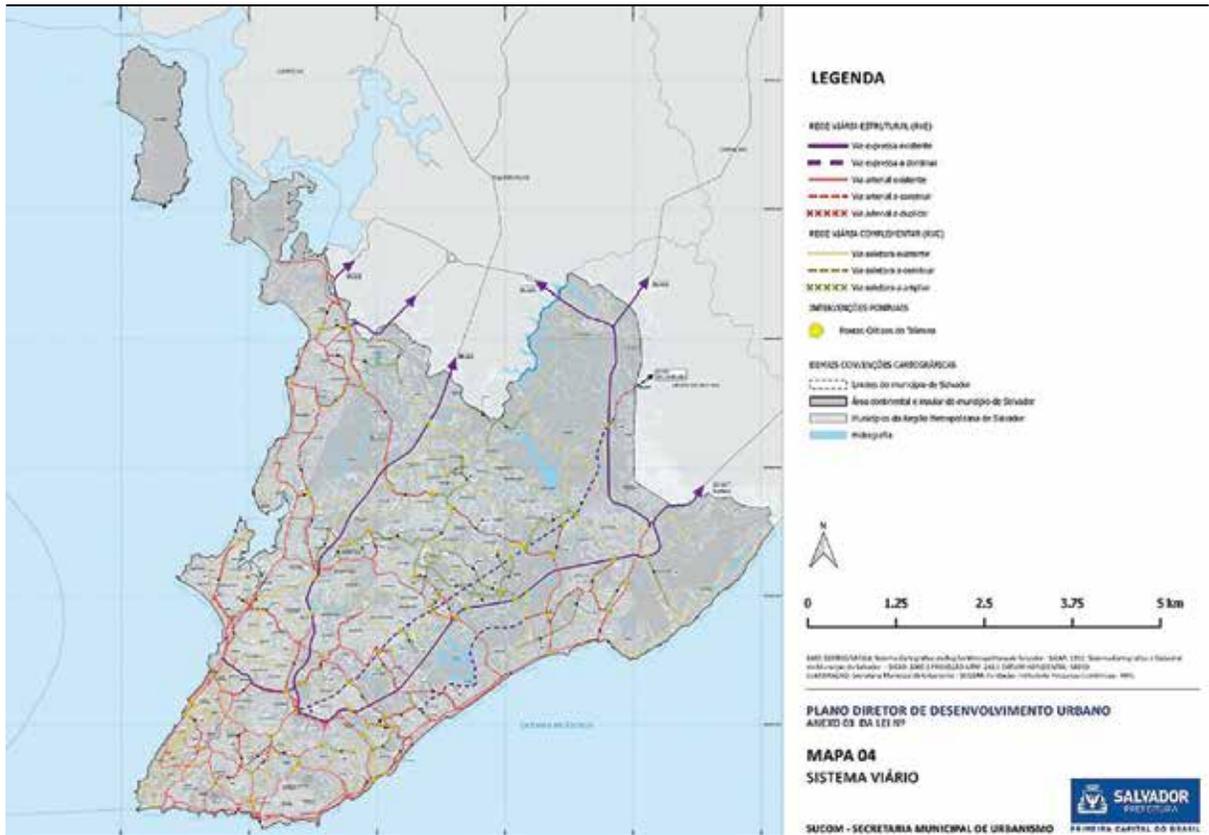
ROBERTO BOMFIM DA FONSECA

Especialista em Segurança Pública pela Academia de Polícia Militar da Bahia (APM-BA), especialista em Gestão Pública pelo Instituto Facuminas Ead Ltda (Facuminas), graduado no Curso de Formação de Oficiais Policiais Militares (CFO-PM) pela Polícia Militar da Bahia (PMBA). Capitão do Quadro de Oficiais Policiais Militares.
<https://orcid.org/0009-0008-8287-9640>
bomfim.tnt@gmail.com
roberto.bomfm@pm.ba.gov.br

Salvador caracteriza-se pela topografia altamente vascularizada e irregular com uma área de 693.442 km², 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 (Superintendência de Trânsito de Salvador, 2020) (Figura 1). Esse contexto demanda cada vez mais estratégias preventivas alusivas aos crimes violentos, sendo, neste estudo, abordados os crimes precipuamente direcionados a veículos. Reconhecem-se as limitações do aparato do Estado em seu aspecto preventivo, de modo que este estudo busca investigar o fenômeno visando a um melhor entendimento sobre o tema.

Nesta senda, analisando os registros de subtração de veículos nesta capital no primeiro semestre de 2023, verificou-se um total de 3.323 registros, conforme o Gráfico 1, ao tempo em que, no mesmo período, a taxa de recuperação de veículos restringiu-se a 34,6%, conforme dados consolidados em Salvador e Região Metropolitana (Bahia, 2023).

Figura 1
Sistema viário de Salvador

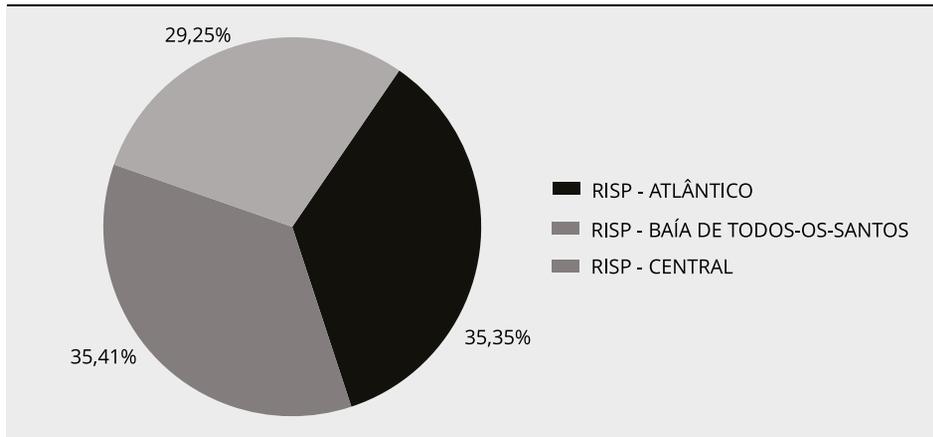


Fonte: Salvador (2016).

Este trabalho visa escrutinar as ocorrências registradas na cidade de Salvador, enfatizando a relação entre os veículos subtraídos e sua posterior localização e recuperação, identificando os principais corredores de tráfego utilizados para tais práticas. Para evidenciar a transterritorialidade do crime ora estudado, há de se considerar a divisão da capital baiana em Áreas Integradas de Segurança Pública (AISP) e Regiões Integradas de Segurança Pública (RISP), sendo que as primeiras estão sob a responsabilidade territorial de uma ou mais unidades policiais militares, atreladas a uma ou mais unidades da Polícia Civil. Já as RISP constituem-se como órgãos gestores de um determinado conjunto de AISP, sendo que, em Salvador, há três regiões: RISP Atlântico, responsável pela região da orla marítima e bairros adjacentes; RISP Baía de Todos-os-Santos, que abranje a região da Península Itapagipana, Cidade Baixa, Centro Histórico e Subúrbio Ferroviário de Salvador, e, por fim, a RISP Central, cuja região atende aos bairros do eixo central da capital e o Centro Administrativo da Bahia (Bahia, 2020).

Gráfico 1

Distribuição das ocorrências de subtrações de veículos por RISP – Salvador – 2023



Fonte: Bahia (2023).

Embora o Estado moderno constitua-se de três elementos essenciais, sendo estes o território, o povo e a soberania, Lussault (2007) propõe, em contrapartida, que o homem é multiterritorial. Ou seja, ele experientia diferentes territórios no que se refere a relações sociais, sobretudo nas esferas de poder, dominação e propriedade. Por sua vez, Raffestin (1993) define transterritorialidade como um processo que vai além da articulação de territórios distintos, pois envolve o constante trânsito e a vivência entre eles. Esse aspecto resulta 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. Além disso, está relacionado à incidência, em um mesmo lugar, de várias lógicas e práticas territoriais, ou dos centros urbanos, podendo a transterritorialidade envolver o cruzamento de várias territorialidades e, ao mesmo tempo, a criação de novas maneiras de organização territorial (Fuini, 2014).

Da forma semelhante, Haesbaert (1995) aduz que a transterritorialidade corresponde à diversidade de territórios urbanos interligados, o que pode oportunizar maior facilidade de acesso e trânsito, de maneira instável, dinâmica e constante, não se tratando simplesmente, da imbricação ou da justaposição de múltiplos territórios, mas de uma compressão espaço-temporal, que permite contatar e agir sobre territórios completamente distintos, fugindo do controle do Estado, valendo-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 de outras formas de mobilidade, resultando em uma relação tensa e ambivalente entre pertencimento e vivência.

Nessa mesma linha de pensamento, Visacro (2018) define transterritorialidade como redes formais e informais, de amplitude transnacional,

[A] 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

compondo um mosaico de interesses e antagonismos interconectados e interdependentes. Nesse contexto, os fenômenos que afetam o território apresentam dinâmicas complexas, amplas e irregulares, que requerem, para seu controle, uma profunda mudança pragmática. Essa mudança ocorre por meio de estratégias de fortalecimento estatal e consolidação de suas competências sobre o território, minimizando a fragmentação dos espaços territoriais, ao mesmo tempo que se garantem a efetividade do direito, o desenvolvimento da população e a consolidação 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.

COMPREENDENDO O FENÔMENO

Numa perspectiva de *hotspots*, este trabalho aborda no âmbito da segurança pública, as práticas de subtração e receptação de automóveis nas AISP sob responsabilidade territorial da PM. Objetiva-se identificar as mais elevadas taxas de incidência de subtração de veículos na capital, apontando os principais corredores viários utilizados nessa prática e os principais destinos, tomando por base também o Anuário de Segurança Pública da Secretaria da Segurança Pública da Bahia (2023).

Conforme o atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do município de Salvador (Salvador, 2016), existem 62 corredores viários de grande fluxo, associados a 35 divisões de vias arteriais e 31 vias coletoras, conferindo, a quem se encontra em trânsito na capital, uma combinação de possibilidades extremamente complexas. Além disso, foram idealizadas e construídas duas grandes vias de tráfego, sendo estas a chamada Linha Azul e Linha Vermelha. Nesse contexto, evoca-se a Teoria do Padrão Criminal (Brantingham; Brantingham, 2008), que sugere que os delinquentes contumazes criam rotinas, ligando os locais de crime aos seus locais de frequência, influenciados pelo mosaico urbano, que define suas rotas diárias, buscando minimizar esforços e riscos. Diante disso, o conhecimento das rotinas e dos principais logradouros de atuação dos sujeitos 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, gerando lacuna de policiamento nos corredores viários da capital. Além disso, analisando dados da Secretaria de Segurança Pública da Bahia sobre homicídios, roubos, tráfico de drogas e grupos de extermínio, observa-se que os veículos receptados tornam-se instrumentos indispensáveis ao

crime organizado, e ganham destinação que exorbita o roubo de veículos como fim, servindo também a ato preparatório para outros crimes.

A partir do percentual de veículos não recuperados no intervalo analisado pelo presente estudo, observa-se, nos corredores viários da capital, rotas de escape viáveis, considerando-se o lapso temporal entre a incidência do crime, sua comunicação aos órgãos de segurança, a difusão em canais de rádio, a designação de viaturas para atendimento e o tempo de deslocamento, o que depreende um risco aceitável àquele que se propõe a essa empreitada delitativa (Cohen; Felson, 1980). Às limitações do atual modelo preventivo, somam-se as incipientes estruturas de reconhecimento e rastreamento e a adulteração de sinais identificadores de veículos, constituindo, assim, um desafio ao esforço de desencorajamento do crime, que depende da presença real e potencial da segurança pública. Essa abordagem deve ser planejada a partir das principais rotas utilizadas nessas atividades ilegais. Com base na Teoria dos Espaços Defensáveis (Newman, 1973), deve-se considerar onde 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, e que deve servir à promoção do bem-estar, da liberdade e dos 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, esses indicam que as AISP com maior incidência de subtração de veículos no primeiro semestre de 2023 integram também os principais registros de latrocínio no mesmo período, a saber: AISP 11, AISP 13, AISP 5, AISP 3 e AISP 9 (Anuário de Segurança Pública da Bahia, 2023).

Sabe-se que as demandas hodiernas por segurança, embora não inéditas, são requeridas em um novo contexto, não mais pela dimensão dos danos experimentados, mas, sobretudo, pela conectividade e interdependência dos mais variados fatores (Visacro, 2018). Esses fatores, reforçados pela sensação de insegurança e alta incidência de crimes, gera uma sensação de impunidade que pode impactar na vida do cidadão e estimular o infrator ao cometimento de novos crimes (Saboya; Soares, 2019). Nesse aspecto, é compreensível que a repressão ao tráfico de drogas possa estimular a migração para outras modalidades criminosas, como 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, 2009).

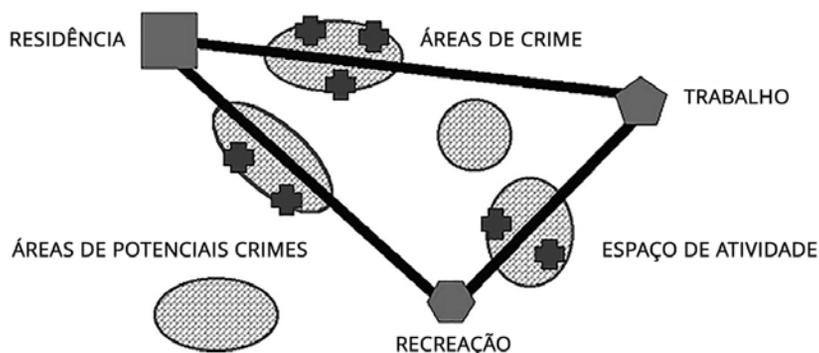
Sabendo-se que os crimes podem ser fenômenos espacialmente regulares, não se atendo aos limites de uma única região, os registros sobre o local

Às limitações do atual modelo preventivo, somam-se as incipientes estruturas de reconhecimento e rastreamento e a adulteração de sinais identificadores de veículos, constituindo, assim, um desafio ao esforço de desencorajamento do crime

de prisão dos infratores e apreensão de produtos de roubo recuperados, principalmente veículos, compõem uma importante base de dados para a pesquisa. Diante disso, 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, 1938).

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 socioespaciais relacionadas ao processo de urbanização (Ferreira; Penna, 2005).

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



Fonte: Rossmo (1999).

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 focar numa incidência média que, quando aplicada de maneira uniforme e constante, adquire uma habilidade que, ao final, realiza o procedimento correto quase automaticamente (Clausewitz, 1979). Por sua vez, Cohen, Felson e Land (1980), a partir da 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. Essa abordagem alinha-se à Teoria do Perfil Geográfico, em que se delinea o mapa mental de um criminoso contumaz, elaborado a partir de sua rotina, ao detectar locais oportunos e de menores riscos à concretude de seu ato criminoso (Rossmo, 1999) (Figura 2).

METODOLOGIA

Este trabalho valeu-se do método indutivo, generalizando-se resultados como um produto posterior ao trabalho de coleta de dados particulares, em que a indução realiza-se em três etapas: a) observação dos fenômenos; b) descoberta da relação entre eles; e c) generalização da relação (Marconi; Lakatos, 2010).

Também pode-se classificar como um estudo exploratório, visto que se trata de um assunto pouco explorado no que se refere à compreensão do território associada ao planejamento operacional. Fortalecendo essa classificação, pode-se asseverar que este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil formular hipóteses sobre ele precisas e operacionalizáveis.

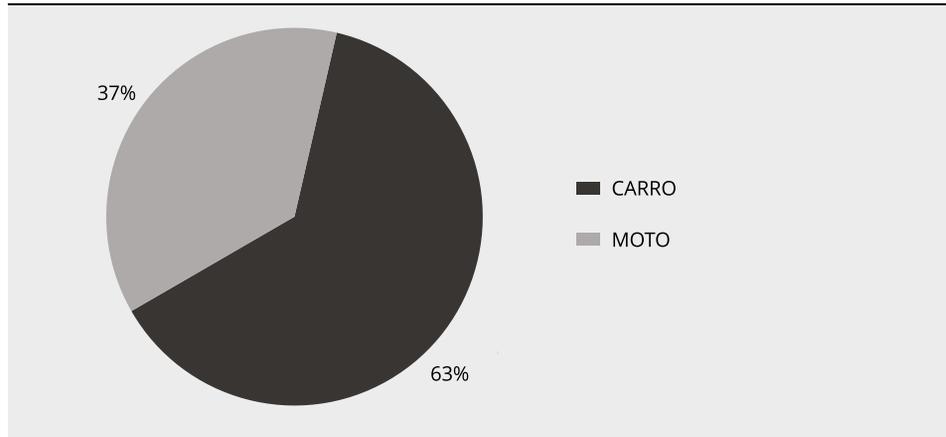
Quanto à abordagem do problema, trata-se de uma pesquisa quali-quantitativa, ou seja, os dados obtidos foram analisados tanto qualitativa quanto quantitativamente. Isso porque buscou-se compreender, detalhadamente, as características situacionais apresentadas, bem como medir quantitativamente esses aspectos por meio de estatísticas descritivas, tais como frequência, gráficos e tabelas.

RESULTADOS OBTIDOS

A partir da coleta e do processamento dos dados obtidos nesta pesquisa, viabilizou-se a análise das variáveis que induzem à compreensão do problema delimitado. Essa investigação fundamentou-se principalmente na avaliação minuciosa dos relatórios estatísticos mensais e diários difundidos pelo Batalhão de Policiamento de Prevenção a Furtos e Roubos de Veículos. Esses dados, provenientes dos registros de ocorrências da Delegacia de Repressão a Furtos e Roubos de Veículos, da Superintendência de Comunicação (Stelecom) e da Superintendência de Gestão Integrada da Ação Policial (SIAP), ligadas à Secretaria de Segurança Pública (SSP), evidenciam que, dos 3.323 veículos subtraídos na capital baiana no primeiro semestre de 2023, apenas 1.150 foram recuperados no mesmo período. Esse número corresponde a 34,6% de restituição desses bens, sendo que 89,6% desses veículos localizados encontravam-se fora do espaço territorial da RISP de origem da ocorrência, conforme ilustrado nas figuras 3 a 10.

Constatou-se, portanto, que, dos veículos subtraídos na capital, 63% eram de quatro rodas, enquanto as motocicletas representaram 37% das ocorrências, conforme indicado no Gráfico 2. Por sua vez, caminhões e reboques, juntos, não representam nem 1% das subtrações perquiridas, não sendo considerados para o presente trabalho.

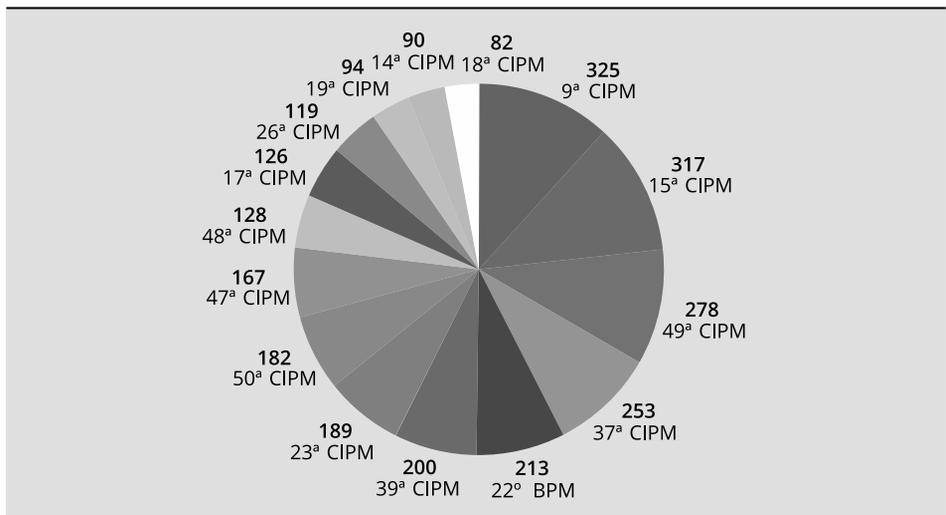
Gráfico 2
 Percentual de subtrações de veículos por tipo – Salvador – 2023



Fonte: 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, houve uma taxa concentrada de 41,7% do total em apenas cinco unidades territoriais de quatro Áreas Integradas de Segurança Pública (AISP). Essas áreas estão sob a responsabilidade da 9ª Companhia Independente de Polícia Militar (CIPM) – AISP 4; da 15ª CIPM – AISP 12; da 49ª CIPM – AISP 12; da 37ª CIPM – AISP 2, e do 22º Batalhão de Polícia Militar (BPM) – AISP 13, conforme ilustrado no Gráfico 3.

Gráfico 3
 Principais índices de subtração de veículos por área de responsabilidade da PMBA – Salvador – 2023



Fonte: Bahia (2023).

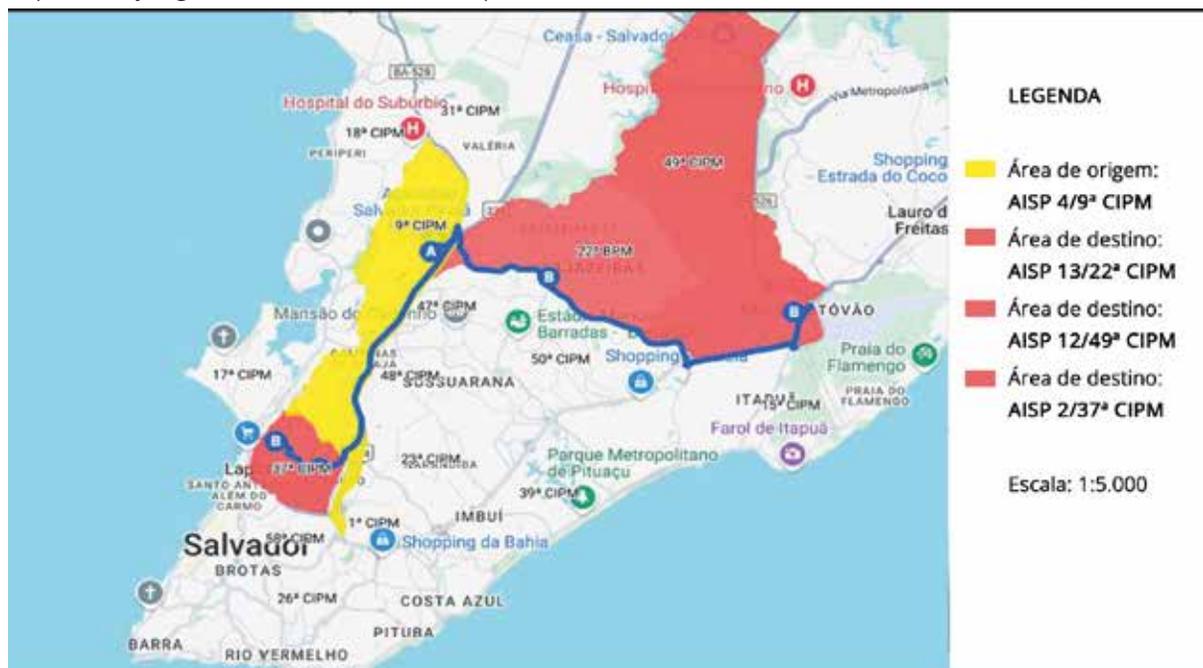
Analisando as subtrações de veículos nas áreas de responsabilidade das Companhias Independentes de Polícia Militar, componentes das Regiões Integradas de Segurança Pública (RISP), de maneira individualizada por área, pode-se observar que esses veículos, quando

recuperados, são localizados, em sua maior parte, em áreas de responsabilidade de diversas CIPM da área em que houve a ocorrência de subtração. Para ilustrar esse dado, seguem representações (figuras 3 a 10) com as áreas de origem das ocorrências marcadas em amarelo e seus principais destinos indicados no mapa em vermelho, cujas rotas são determinadas pelo ponto “A” como origem e pontos “B” e “C” como destinos.

No caso da 9ª CPIM – AISP 4, pode-se observar que, do total de registros das ocorrências de subtração de veículos nessa área de responsabilidade territorial, a taxa de recuperação desses mesmos veículos, no recorte temporal estudado, foi de apenas 7% dentro dos limites territoriais dessa Unidade Operacional. As principais rotas de evasão foram a Estrada de Campinas de Pirajá, a Avenida Luís Viana Filho e a Avenida Barros Reis, conforme representado na Figura 3.

Figura 3

Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 9ª CIPM (49ª CIPM, 37ª CIPM e 22ª BPM)



Fonte: elaboração própria.

Ao analisar os registros de subtração de veículos na área da 15ª CIPM – AISP 12, observa-se que, dos veículos recuperados, apenas 5,8% foram localizados na área de atuação onde ocorreu a subtração. No panorama geral, 12% dessas recuperações ocorreram na área da 9ª CIPM, enquanto 8% foram na área da 23ª CIPM, e 9% na área da 41ª CIPM, indicando como rotas preferenciais de evasão a Avenida Dorival Caymmi, a Avenida Luís Viana Filho e a Avenida Octávio Mangabeira, conforme representado na Figura 4.

Figura 4

Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 15ª CIPM (41ª CIPM, 9ª CIPM, 23ª CIPM e 18ª CIPM)



Fonte: elaboração própria.

Figura 5

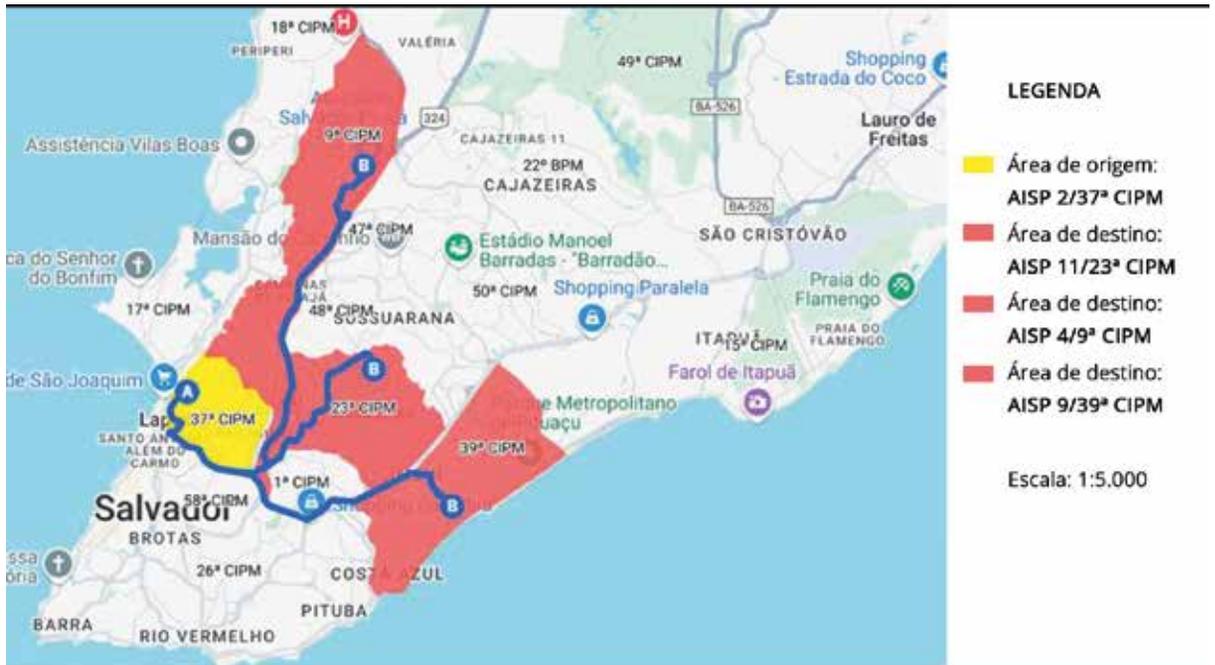
Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 49ª CIPM (37ª CIPM, 9ª CIPM e 22ª BPM)



Fonte: elaboração própria.

Figura 6

Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 37ª CIPM (39ª CIPM, 23ª CIPM e 9ª CIPM)



Fonte: elaboração própria.

Considerando os dados obtidos relacionados à 49ª CIPM – AISP 12, observa-se que, dos veículos recuperados após subtração nessa área, apenas 2,04% foram encontrados dentro dos limites de área dessa unidade. Destaca-se que a área da 37ª CIPM figura como principal destino dos veículos subtraídos, indicando que tais ações criminosas atraem perpetradores de fora daquele espaço territorial, como representado na Figura 5. No cenário geral, identificou-se que a Avenida Aliomar Baleeiro, a Avenida Luís Viana Filho e a Rodovia BA-526 representam as principais vias utilizadas para essa prática delitiva.

Em relação às subtrações registradas na área da 37ª CIPM – AISP 2, pode-se observar, a partir da Figura 6, que 11% desses automóveis foram recuperados ainda na área da unidade, porém, 12% foram encontrados na área da 23ª CIPM e nas áreas da 9ª e 39ª CIPM, com destaque para a Avenida Afrânio Peixoto e Via Expressa Baía de Todos-os-Santos, utilizadas como principais corredores de evasão.

Os registros de recuperação de veículos da área do 22º Batalhão de Polícia Militar – AISP 13 indicam que apenas 7,6% deles foram encontrados na mesma área em que foram subtraídos. A Figura 7 evidencia como principais destinos desses veículos subtraídos as áreas da 37ª, da 9ª e da 49ª CIPM, somando 30,8% do total de veículos recuperados

Figura 7
Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área do 22º BPM (9ª CIPM, 37ª CIPM e 49ª CIPM)



Fonte: elaboração própria.

Figura 8
Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 39ª CIPM (9ª CIPM, 37ª CIPM e 49ª CIPM)



Fonte: elaboração própria.

oriundos da área de responsabilidade do 22º BPM. Entre as principais rotas de ligação, destacam-se a Avenida 2 de Julho, a Avenida Aliomar Baleeiro e a Avenida Assis Valente.

Os veículos subtraídos na área de responsabilidade da 39ª CIPM – AISP 9 têm como principais destinos as áreas da 9ª, da 37ª e da 49ª CIPM, que, juntas, registraram 40% do total de recuperações de veículos cujas subtrações foram realizadas na área da 39ª CIPM.

Entre as principais rotas utilizadas pelos veículos subtraídos nessa área, destacam-se a Estrada do Currallinho, a Avenida Tancredo Neves e a Avenida Jorge Amado, como acesso à Avenida Luís Viana Filho e à Avenida Octávio Mangabeira.

Quanto aos índices da 23ª CIPM – AISP 11, a destinação desses veículos mostra-se bastante difusa, porém, com particular atenção para as áreas da 49ª, da 37ª e da 17ª CIPM, além da área do 22º BPM como destino de 37% dos veículos recuperados.

Entre as principais vias utilizadas para a evasão daquela área, elencam-se a Avenida Luís Eduardo Magalhães, a Via Expressa Baía de Todos-os-Santos e a BR-324, conforme representado na Figura 9.

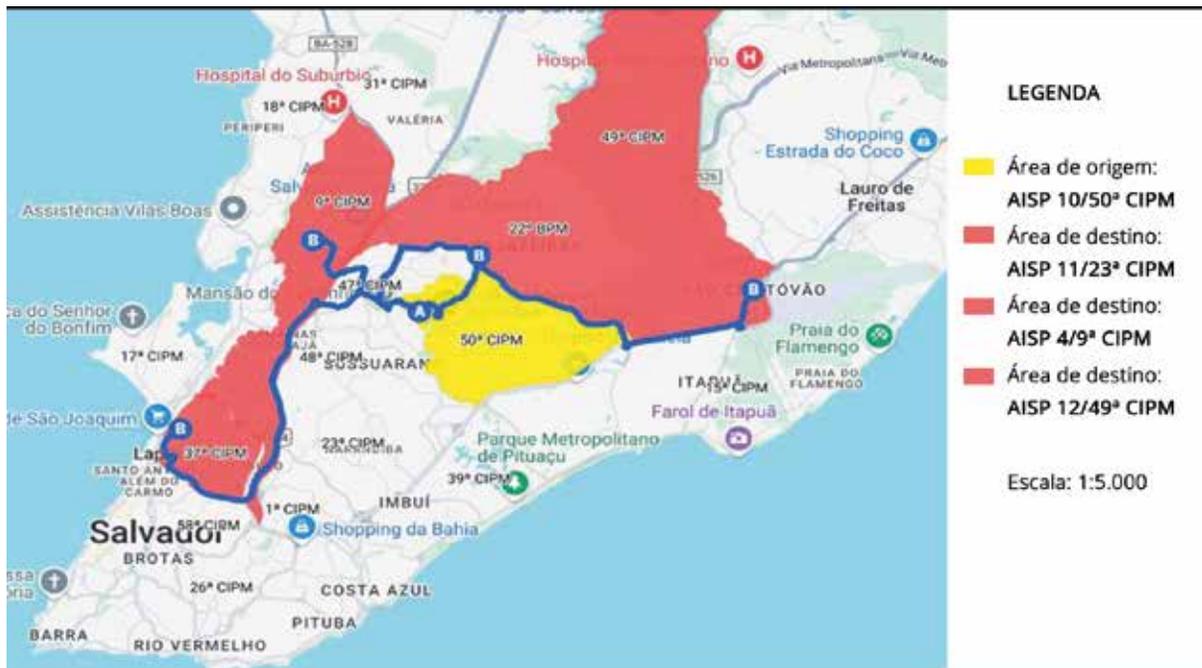
Figura 9

Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 23ª CIPM (17ª CIPM, 37ª CIPM, 49ª CIPM e 22º BPM)



Fonte: elaboração própria.

Figura 10
 Representação gráfica das rotas adotadas a partir da área da 50ª CIPM (37ª CIPM, 9ª CIPM, 49ª CIPM e 22º BPM) – Salvador – 2023



Fonte: elaboração própria.

Figura 11
 Representação gráfica das principais rotas utilizadas após a subtração de veículos



Fonte: elaboração própria.

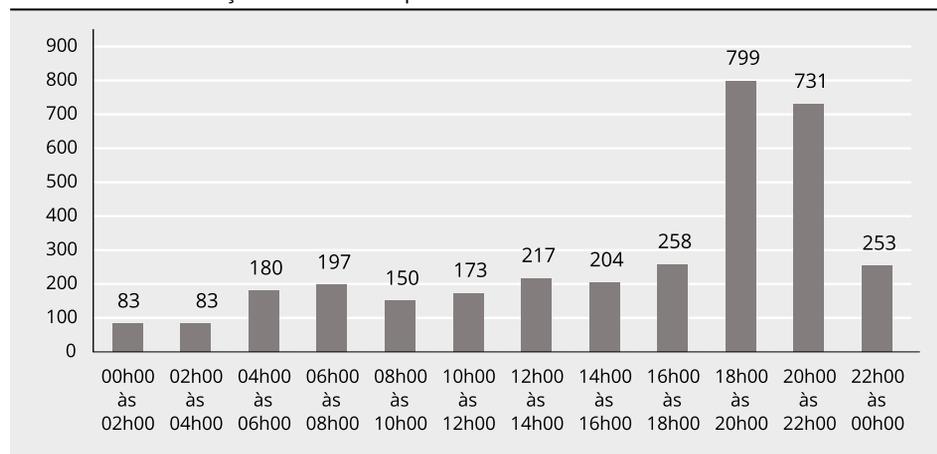
A 50ª CIPM - AISP 10 registra o maior percentual de recuperação na RISP Central, concentrando 25% dos veículos recuperados nessa região. Do total de veículos encontrados oriundos da AISP 10, 21,5% concentraram-se na área da 9ª CIPM, caracterizada por sua grande vascularização, com destaque para a Avenida São Rafael, a Avenida Artêmio Castro Valente, a Avenida 29 de Março, a Avenida Aliomar Baleeiro e a Avenida Gal Costa.

Das análises desenvolvidas a partir do extrato de subtrações e recuperações de veículos na capital soteropolitana, depreende-se que, independentemente da origem dessas subtrações, alguns corredores viários destacam-se como principais rotas de trânsito desses veículos pós-ação, com especial destaque para Avenida Luís Viana Filho, Avenida Octávio Mangabeira, Estrada de Campinas de Pirajá, Avenida Aliomar Baleeiro e Avenida Mário Leal Ferreira, principais ligações entre as áreas de origem e de destino de mais de 50% dos veículos recuperados após a subtração em Salvador, conforme representado na Figura 11.

Além dos dados colacionados acerca das referências geográficas das ocorrências de subtração de veículos na capital, analisou-se também a incidência dessa modalidade criminosa por faixa horária, visando analisar a lacuna temporal de aplicação de policiamento. Essa incidência é evidenciada no Gráfico 4, que apresenta graficamente a variação das subtrações de veículos por faixa horária, indicando as oscilações entre os turnos matutino, vespertino e noturno como referencial de aplicação de policiamento. No turno matutino, a variação na taxa de subtração de veículos apresenta uma alta no intervalo das 4h às 8h, com nova ascendência no espaço temporal compreendido entre 18h e 22h, com decréscimo após essa faixa horária.

Gráfico 4

Incidência de subtrações de veículos por faixa horária em Salvador – Salvador – 2023



Fonte: Bahia (2023).

Considerando a análise do ambiente físico como variável mediadora na concretude do crime, observa-se que os indivíduos criam rotinas influenciadas pelo mosaico urbano, definindo as trajetórias diárias, buscando minimizar os esforços e diminuir os riscos

Considerando a análise do ambiente físico como variável mediadora na concretude do crime, observa-se que os indivíduos criam rotinas influenciadas pelo mosaico urbano, definindo as trajetórias diárias, buscando minimizar os esforços e diminuir os riscos. Diante disso, a intervenção para a prevenção de crimes deve focar na maximização dos esforços e dos riscos para o ato criminal (Matsunaga, 2016). Com base no estudo de Oscar Newman, que desenvolveu o conceito de Espaço Defensável, é possível compreender esse modelo como um design ambiental dos espaços que exerce uma forte influência na ocorrência de crimes. Para o autor, por meio de intervenções diretas no ambiente, seria possível produzir um impacto positivo, contribuindo para a diminuição das taxas de criminalidade e do medo associado ao crime (Newman, 1973).

O trabalho do autor consiste em definir claramente o que é público e privado por meio de barreiras simbólicas ou físicas. Além disso, ele define o design do ambiente como instrumento de reforço à vigilância natural. Exemplo disso é a utilização de circuitos fechados de monitoramento, que, segundo os estudos de Welsh e Farrington (2009), têm significativo impacto na redução da taxa de criminalidade, com diminuição de 16% das ocorrências 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 pela teoria das janelas quebradas, de Wilson e Kelling (1982). 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. O estudo demonstrou ainda que o valor economizado pelo erário com a redução de crimes foi de duas a dez vezes superior ao custo de implementação da iluminação nessas localidades. Como bom exemplo, cite-se o estudo sobre prevenção criminal a partir design do ambiente, desenvolvido por Senna, Iglesias e Matsunaga (2021), no Distrito Federal. Os autores relatam o modelo como capaz de facilitar intervenções, promover a segurança e contribuir para o crescimento econômico e a redução dos gastos públicos referentes à criminalidade e ao medo associado ao crime. Além dessa dimensão espacial, entre 1970 e 1980, nos Estados Unidos, sugeria-se que departamentos de polícia que adotavam estratégias mais agressivas de policiamento tinham maior impacto nas taxas de criminalidade (Wilson; Boland, 1978). Essa ideia era reforçada indiretamente pela maior probabilidade de prisões por meio de *blitze* e operações de busca e apreensão, cuja consequência mais importante consistia na percepção do infrator acerca da probabilidade de prisão e do alto custo de se cometer crimes. Com efeito, avaliações posteriores confirmaram a eficiência do trabalho proativo realizado pela polícia (Sampson; Cohen, 1988).

Definido no início de 2019 como umas das principais medidas para reduzir a incidência criminal na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o reforço no policiamento preventivo e ostensivo nas vias expressas tem proporcionado excelentes resultados. No primeiro semestre de 2020, em comparação com o mesmo período do ano anterior, 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%, enquanto os roubos de carga e de veículos foram reduzidos em mais de 35% (Rio de Janeiro, 2020).

Em consonância com essa estratégia, Rodrigues Neto (2019) reforça esse cariz ao sugerir a implantação de uma operação nos moldes da Operação Apolo, da PMBA, como solução possível para o problema da subtração de veículos no Rio de Janeiro, haja vista o modelo de aplicação específica da PMBA para essa modalidade criminal, prospectando inclusive, o impacto na redução de crimes correlatos. Já em Belo Horizonte, Beato, Silva e Tavares (2008) buscaram identificar uma possível mudança na tendência mensal de crimes violentos, à medida que o policiamento tradicional adotava uma nova característica. Além disso, eles observaram os impactos dessa nova estratégia nas estatísticas de crimes violentos, verificando que, entre janeiro de 1995 a dezembro de 2003, houve significativa diminuição de ocorrências no período em que o programa específico de policiamento esteve implementado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A prevenção situacional do crime está relacionada à diminuição das oportunidades para o crime, utilizando medidas direcionadas a formas específicas de criminalidade. Essas medidas envolvem o planejamento, o desenho e a manipulação do ambiente, de forma sistemática e permanente, procurando, sempre que possível, 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 ao longo do primeiro semestre de 2023, com o objetivo de evidenciar a transterritorialidade dos crimes relacionados a subtração de veículos, receptação e outros fins. Verifica-se que essa transterritorialidade, em grande parte, é proporcionada 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 técnico apresentado evidencia a necessidade de direcionamento de esforços do poder público para identificação, análise e monitoramento físico e eletrônico dos corredores de deslocamento de Salvador.

**A prevenção
situacional
do crime está
relacionada à
diminuição das
oportunidades
para o crime,
utilizando
medidas
direcionadas
a formas
específicas de
criminalidade**

Essa iniciativa alinha-se às metas do Plano Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (Brasil, 2021), cujo prospecto é a diminuição para 150 roubos a cada 100 mil veículos cadastrados até 2030. Essa estratégia pode viabilizar a produção de análise correspondente às variáveis que contribuem para a compreensão do problema, levando em consideração a transterritorialidade do crime, que se vale da multiplicidade de territórios e da sua articulação integrada em rede, por meio de linhas de conexão identificadas no desenho urbano da capital soteropolitana.

Ademais, sem a pretensão de elucidar todos os aspectos que envolvem a segurança patrimonial, este estudo observa, no entanto, o caleidoscópio criminal associado aos crimes de subtração e receptação de veículos. Os dados coletados indicam correlação entre as Áreas Integradas de Segurança Pública (AISP) com uma maior incidência de subtrações de veículos e os principais registros de latrocínio no primeiro trimestre do ano analisado, sugerindo a influência do mosaico urbano como importante fator na incidência desses crimes.

REFERÊNCIAS

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. *Diário Oficial do Estado*, Salvador, 31 dez. 2020. 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.

BAZZANO, Ariana. O 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.

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.

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

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.

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.

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.

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.

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.

GIL, Antonio Carlos. *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. 2023.

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.

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.

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: 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*, Curitiba, v. 11, p. 1-17, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/ryxkpKFM7SQvtWQCP7vQ9BD/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 15 set. 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, 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.