

Análise criminal de roubos a ônibus coletivos na cidade de Manaus no ano de 2018
Criminal analysis of theft of collective buses in the city of Manaus in the year 2018
Análisis penal del robo de autobuses colectivos en la ciudad de Manaus en el año 2018

Recebido: 10/09/2020 | Revisado: 13/09/2020 | Aceito: 14/09/2020 | Publicado: 16/09/2020

Maxwell Marques Mesquita

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2930-2902>

Universidade do Estado do Amazonas, Brasil

E-mail: maxwell_mesquita@hotmail.com

Márcio de Souza Corrêa

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2553-3933>

Universidade do Estado do Amazonas, Brasil

E-mail: ftmscorrea@gmail.com

Resumo

Manaus fica localizada no norte do país e, devido a questões geográficas possui pouca conexão com outros estados, e nem por isso seus problemas são pequenos. Um desses óbices são os roubos aos transportes públicos que ganham destaque nas mídias sociais locais. A violência é destaque notório, o que mostra a importância do tema para o amazonense que necessita desse meio de locomoção. Este crime afeta diretamente os rendimentos do cidadão, que tem seus bens roubados nos ônibus coletivos, o que acarreta em problemas financeiros pessoais. Mas não são apenas os problemas pecuniários que são destaques nas consequências destes atos, há ainda as questões psicológicas que merecem foco, pois afetam a mente do oprimido e geram transtornos para muitos destes que são vítimas. Diante do explicitado, foram coletados dados, para que se pudesse compreender a dinâmica criminal e propor políticas de combate a esta modalidade de roubo. Assim, foi criado um mapa de calor com os principais pontos criminais, bem como verificados os dias, locais, horários e bairros em que mais ocorrem. Analisando os resultados, foi notado que as zonas sul e norte são as mais afetadas, sendo esta a com maiores índices. Quanto aos dias da semana, apenas o domingo destaca-se dos demais, pois possui uma redução em sua taxa, já quanto aos horários notou-se uma grande quantidade de ocorrências noturnas. Tais questões podem ser um norte a ser

seguido ao se realizar os planejamentos policiais futuros visando aprimorar o policiamento ostensivo e proporcionar segurança para a comunidade manauara.

Palavras-chave: Manaus; Análise criminal; Roubos; Transporte público.

Abstract

Manaus is located in the north of the country and, due to geographical issues, it has little connection with other states, and even so its problems are not small. One of these obstacles is the theft of public transport that is highlighted on local social media. Violence is a notorious highlight, which shows the importance of the theme for the Amazonian who needs this means of transportation. This crime directly affects the income of the citizen, who has his goods stolen in the collective buses, which causes personal financial problems. But it is not just the pecuniary problems that are highlighted in the consequences of these acts, there are also the psychological issues that deserve focus, as they affect the mind of the oppressed and cause problems for many of those who are victims. In view of the above, data were collected, so that one could understand the criminal dynamics and propose policies to combat this type of theft. Thus, a heat map was created with the main criminal points, as well as verified the days, places, times and neighborhoods in which they occur most. Analyzing the results, it was noted that the southern and northern areas are the most affected, this being the one with the highest rates. As for the days of the week, only Sunday stands out from the others, as it has a reduction in its rate, as for the hours, a large number of night events were noted. Such issues can be a guide to be followed when carrying out future police planning to improve ostensive policing and provide security for the community in Manaus.

Keywords: Manaus; Criminal analysis; Thefts; Public transportation.

Resumen

Manaos se encuentra en el norte del país y, por cuestiones geográficas, tiene poca conexión con otros estados, y aun así sus problemas no son pequeños. Uno de estos obstáculos es el robo de transporte público que se destaca en las redes sociales locales. La violencia es un destaque notorio, lo que muestra la importancia del tema para el amazónico que necesita este medio de transporte. Este delito afecta directamente los ingresos del ciudadano, a quien le roban sus bienes en los buses colectivos, lo que genera problemas económicos personales. Pero no son solo los problemas pecuniarios los que se destacan en las consecuencias de estos actos, también están los problemas psicológicos que merecen atención, ya que afectan la mente de los oprimidos y causan problemas a muchos de los que son víctimas. En vista de lo

anterior, se recabaron datos, para que se pudiera comprender la dinámica criminal y proponer políticas para combatir este tipo de robos. Así, se elaboró un mapa de calor con los principales puntos delictivos, así como se verificaron los días, lugares, horarios y barrios en los que más ocurren. Analizando los resultados, se observó que las zonas sur y norte son las más afectadas, siendo esta la que presenta mayores tasas. En cuanto a los días de la semana, solo el domingo se destaca de los demás, ya que tiene una reducción en su tarifa, en cuanto a las horas, se notó una gran cantidad de eventos nocturnos. Estos temas pueden ser una guía a seguir cuando se lleven a cabo futuros planes policiales para mejorar la vigilancia ostensiva y brindar seguridad a la comunidad en Manaus.

Palabras clave: Manaus; Análisis criminal; Robos; Transporte público.

1. Introdução

Quem vive em áreas urbanas de metrópoles, como Manaus, percebe que o crime está presente no cotidiano das pessoas de forma intensa e corrente, onde roubos, furtos, homicídios e outros crimes passam a ser tema de conversa entre amigos e colegas de trabalho. Aqueles que utilizam transporte coletivo como meio de locomoção para trabalho ou estudo sabem da possibilidade de terem seus bens roubados a qualquer momento e até elaboram técnicas para burlar o assaltante e reduzir as perdas, como por exemplo, andar com um celular antigo para entregar em um assalto ou dividir as notas do dinheiro em vários bolsos da calça.

Diante deste panorama exposto, Manaus sofre com esta criminalidade diariamente e a população amazonense necessita de políticas públicas de segurança que tenham como foco o atendimento desta questão que assola a população mais carente. Assim, de modo informal, ouve-se acerca de algumas características de localidades, horários, dias da semana e linhas de ônibus que tem maior possibilidade de sofrerem algum tipo de crime contra o patrimônio, como o tema desta pesquisa: o roubo.

O roubo afeta fortemente o emocional daquele que é vítima de tal ato, portanto, reduzir a incidência deste crime é tão relevante para a sociedade mais pobre, maioria no estado, e é esta a que está mais a mercê deste tipo de prática. São estes trabalhadores que acordam 05 (cinco) da manhã, pegam o coletivo às 06 (seis) horas para chegarem a tempo do trabalho dia e durante a noite retornam para suas casas por volta de 18 (dezoito) horas. Outros precisam do coletivo para o estudo nas escolas do governo ou faculdades distribuídas, em sua maioria nas zonas sul e centro-sul da cidade de Manaus, e, por fim, há aqueles que usam o

transporte tanto para trabalho quanto para estudo, sendo estes os que mais se arriscam na travessia diária da cidade.

O problema identificado concentra-se em caracterizar melhor a tipificação criminal do roubo, mais especificamente, roubo em ônibus coletivos e observar suas características e variações no decorrer de todo o ano de 2018 (dois mil e dezoito) em Manaus. Assim, optou-se por elencar os seis pontos de maior incidência do crime, as zonas e bairros mais afetados, dias da semana com maiores ocorrências, as horas em que os delitos ocorrem e, ao final, as características dos locais onde ocorreram a maior parte dos fatos.

Métodos empregados que possam reduzir a quantidade de roubos são de grande valia para a população, tendo em vista que esta prática delituosa afeta diretamente a vítima e a deixa com traumas que podem perdurar por toda sua vida, sendo este o viés psicológico. Já pela ótica material, tem-se a perda do bem que, muitas vezes, é um celular que custa o salário todo da vítima, sendo adicionados a isso o roubo de dinheiro, anéis, relógios e outros.

1.1. Do crime de roubo

De acordo com a constituição federal de 1988, em seu artigo 157 o crime roubo é tipificado como "Subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência.". Neste quesito, o destaque é feito no que diz respeito à grave ameaça infringida à pessoa que sofre o crime, pois esta, além da perda material de seus bens financeiros, possui a perda imaterial, com aspectos que dizem respeito a sua saúde psicológica que fica prejudicada. Segundo Brasil (2019, p. 77):

O impacto do crime tem se tornado um problema de saúde pública, particularmente nas áreas urbanas, e é agora uma das mais frequentes causas de morte na população em diversos países. A incidência de eventos estressores ligados à violência urbana é crescente. Atualmente, as principais ocorrências potencialmente traumáticas notificadas nas capitais brasileiras são: tentativa de homicídio, lesão corporal, estupro, atentado violento ao pudor, sequestro, roubo e furto.

Segundo Sani e Nunes (2013), em uma pesquisa relativa a crimes cometidos com populações em vulnerabilidade social, destacam que o roubo é o crime que mais é notório e mais temido no que se refere ao impacto causado na comunidade. Este delito representou 61,1% das pessoas entrevistadas na ocasião.

Outros crimes ocorrem, como furtos, difamações, estelionato, falsificação, porém o roubo é um grande problema pra qualquer país e, neste estudo, recebe destaque o estado do Amazonas com uma alta incidência desta tipificação criminal, devido a sua alta capacidade de gerar temor na sociedade e afetar negativamente na sensação de segurança. Este crime também é explorado midiaticamente, o que acarreta, muitas vezes, na revitimização daqueles que, em algum momento da vida, já passaram pelo trauma do roubo.

1.2. Roubos em transportes coletivos

Diante do exposto acima, o roubo é capaz de afetar negativamente a vida de uma pessoa no viés pecuniário e no viés emocional, destarte, o transporte público é compreendido através do viés qualitativo, onde o usuário necessita de uma boa experiência para se sentir satisfeito com o serviço recebido, conforme abaixo.

A qualidade no transporte público passou a ser entendida, a partir dos anos 1990, no contexto dos parâmetros da qualidade pela visão do usuário, ou seja, deixou de ser analisada no campo operacional para contemplar as expectativas do usuário e necessidades dos cidadãos em relação ao transporte público. Assim, a qualidade, além de ser um parâmetro quantitativo, passa a ser considerado também qualitativo, pois envolve a satisfação do uso. (Sousa *et al*, 2017, p. 2 *apud* Barouch e Kaufman, 1978).

As medidas políticas estão disponíveis para melhorar a sustentabilidade urbana em termos de transporte, mas os principais desafios estão relacionados às condições necessárias para a mudança. Essas dependem da implementação de alta qualidade de ideias inovadoras e da necessidade de ganhar a confiança e a aceitação do público para apoiar essas medidas por meio de um envolvimento e ação ativos. (BANISTER, 2008).

A locomoção pública, mais especificamente o transporte através de ônibus coletivos, possui a vantagem de ser capaz de transportar grandes quantidades de pessoas a um preço baixo, além de não interferir negativamente no trânsito de metrópoles como Manaus, logo esta modalidade deve ser estimulada. Porém de nada adianta um transporte de baixo custo que representa um grande risco ao usuário, por isso que é tão necessário o estudo das variáveis atreladas ao roubo que ocorre enquanto os coletivos estão em funcionamento.

Dessa maneira, deve haver uma valorização do transporte público em detrimento do transporte individual motorizado, proporcionando qualidade e eficiência, de acordo com as necessidades de mobilidade da população. Isso envolve uma melhora na

segurança relacionada ao sistema de transporte público, principalmente na redução de roubo em ônibus. (Sousa *et al*, 2017, p. 2).

De acordo com Hart e Miethe (2014), as descobertas revelam que os roubos de rua estão altamente agrupados em um número relativamente pequeno de contextos ambientais que são definidos por combinações específicas de nós de atividade. Eles também mostram que os pontos de ônibus são mais prováveis do que qualquer outro nó de atividade de serem encontrados em perfis situacionais dominantes de roubo, e que o risco relativo de roubo associado à presença / ausência de pontos de ônibus varia amplamente com base em combinações específicas de outros nós de atividade.

Mendes (2008) analisou as ocorrências ocorridas no município de Uberlândia e identificou alguns parâmetros que servem de base para a compreensão dos fatores que levam ao roubo de pertences dentro do transporte público, que foram a alta demanda de passageiros e a localização periférica por onde os ônibus transitavam. Já na cidade de Salvador, Paes-Machado e Levenstein (2002) fizeram uma análise visando descrever os fatos que levavam ao risco à segurança dos trabalhadores do transporte, assim, notaram que os assaltantes normalmente são jovens, sem emprego e sem antecedentes.

No que diz respeito à utilização de mapa de *hotspots*, pontos quentes, Leão (2009) utiliza esta técnica para o mapeamento criminal de roubos no estado do Pará. Ela divide o dia em quatro partes e analisa cada um deles no que diz respeito às suas peculiaridades e propõe que cada turno possui um pico de possibilidade de roubo, dependendo da hora, dia e local, sendo que zonas periféricas são as mais afetadas, tal qual em Mendes (2008) e Carvalho (2002). Já Pearlstein e Wachs (1982) realizaram seu estudo nos Estados Unidos e verificaram que a maior parte dos crimes ocorrem no turno da noite, corroborando com os resultados desta pesquisa.

1.3. Impactos psicológicos do roubo

Dentre os diversos tipos de violência existente, as vítimas que sofrem algum crime com o uso de arma de fogo ou arma branca podem passar por problemas psicológicos profundos causados pelo trauma do evento. Logo, políticas públicas de segurança e de saúde são necessárias para fazer frente a este problema que assola a sociedade amazonense. Mello-Silva *et al* (2012) destacam, em sua pesquisa realizada na cidade de Goiânia, que as vítimas de roubo podem sofrer com sintomas do fato e seu cotidiano como pensamentos

perturbadores, sentir como se a situação fosse ocorrer a qualquer momento, crises de ansiedade e pânico, perda de memória, sentir-se emocionalmente incapaz, insônia dentre outras dezes citadas.

Vítimas de violência vivenciam ameaça à integridade física de si própria e de outros, medo intenso, impotência ou horror. Em regiões com alta taxa de violência, a ocorrência de repetidos eventos pode predizer o Transtorno de Estresse Pós-Traumático, bem como pode reduzir a qualidade de vida das vítimas. (Mello-Silva *et al*, 2012, p. 559).

Mello-Silva *et al* (2012) identificaram que os roubos em seu grupo de estudo eram 89,5% no período noturno, entre 20:00 e 07:00. Tais quantitativos, observando as peculiaridades da pesquisa, corroboram com este trabalho na seção de resultados no que diz respeito ao horário em que os fatos ocorrem. Posto isso, cabe aprofundar o conhecimento e verificar mais dados quanto aos dias da semana e zonas da cidade.

1.4. Violência em Manaus

Nesta subseção são apresentados os dados referentes ao estado do Amazonas e da sua capital, Manaus. Posto isto, IBGE (2019), estaca que o estado, que possui 11.401,092 km², é o maior do Brasil e é maior que muitos países ao redor do mundo possui cerca de 4,14 milhões de habitantes e em Manaus cerca de 2,18 milhões. Nesta ótica, torna-se evidente a necessidade de se averiguar dados acerca da criminalidade em Manaus e como esta pode ser reduzida futuramente, proporcionando mais segurança para a comunidade.

Segundo Nascimento, Januário e Sposito (2017), no ano de 2001 o Amazonas registrou 370 homicídios, ao passo que no ano de 2015 foram contabilizados 1313, um significativo aumento de 250%, sendo que destes, cerca de 80% ocorreram em Manaus, o que faz o olhar retornar para a capital como um local a ser estudado. O estado tem como característica marcante a conexão com outros 03 países, Venezuela, Colômbia e Peru, sendo estes dois últimos os maiores produtores de maconha e cocaína do mundo.

2. Metodologia

Segundo Pereira (2018), o presente trabalho apresenta informações quantitativas, no que diz respeito aos dados exatos coletados junto a órgãos competentes, e qualitativas, no que tange à interpretação dos fenômenos descritos. O tema segue relacionado a roubos em ônibus

coletivos na cidade de Manaus, Amazonas, no período de 1º de Janeiro a 31 de dezembro de 2019. A fonte de dados dos registros foi o Sistema Integrado de Segurança Pública do Amazonas - SISP/AM.

Tendo em vista a finalidade com que o estudo foi realizado, a pesquisa é caracterizada como aplicada, pois tem como foco um problema real e cotidiano que precisa ser avaliado e trabalhado. Destaca-se que é uma pesquisa bibliográfica, pois autores dos campos da estatística e geografia são usados para embasamento teórico, e documental observando o material coletado para a geração dos gráficos e tabelas relacionadas.

Os gráficos e tabelas, elaborados com o software excel, que estão apresentados foram elaborados pelos autores e são apresentados por natureza do registro, juntamente com os respectivos quantitativos ocorridos durante o período descrito acima, conforme: Mapa da Distribuição espacial; Comparativo com 2017; Zonas; Bairros; Dia da Semana; Turno do Dia; Hora Cheia.

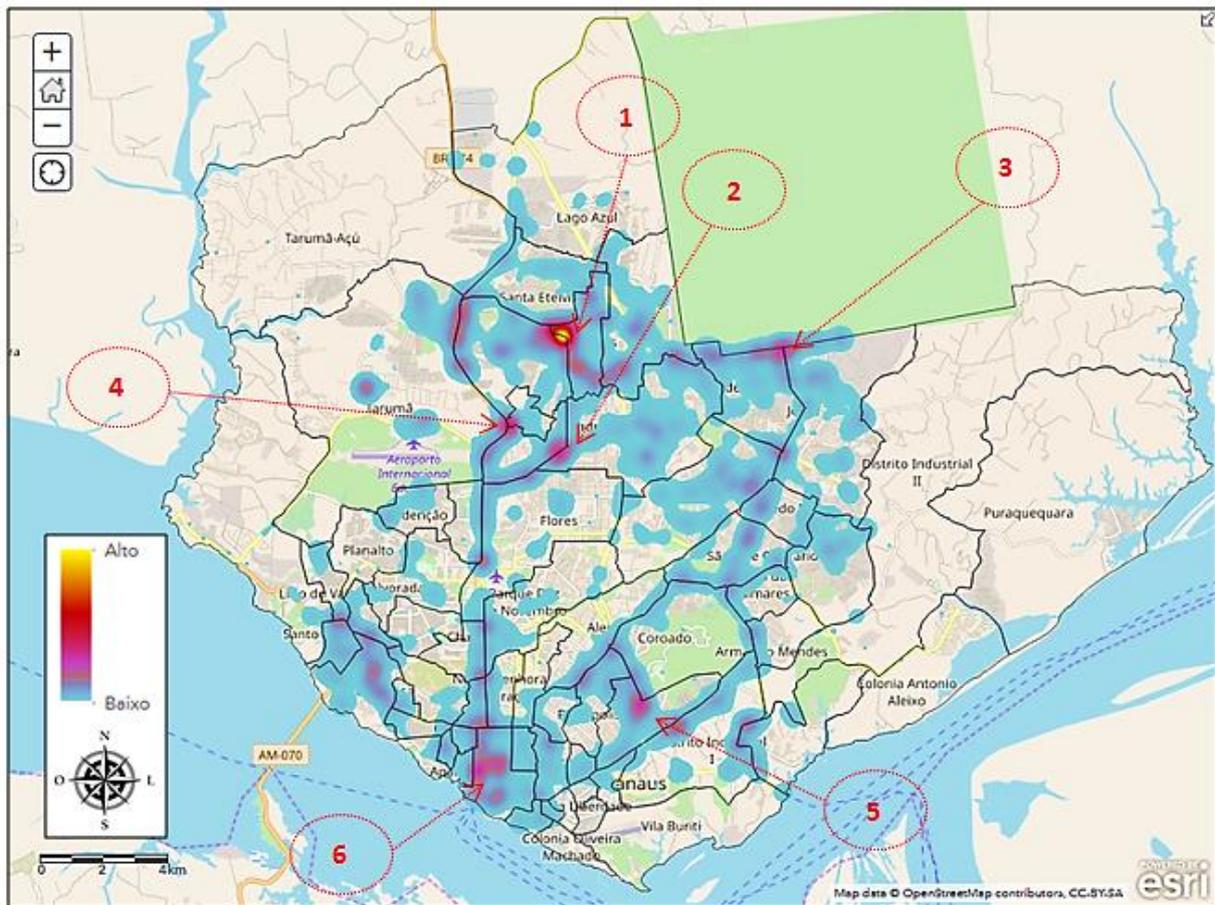
O mapa apresentado foi criado com auxílio do software ArcGIS da Environmental Systems Research Institute, baseando-se em uma tabela de latitudes e longitudes gerada a partir do excel.

Para contagem das ocorrências de roubos foram usadas as frequências absoluta, relativa percentual e percentual acumulada.

3. Resultados e Discussão

Os resultados deste trabalho estão divididos em mapas, tabelas e gráficos, os quais tem como objetivo expor o que foi desenhado no que tange aos roubos a transportes coletivos na cidade de Manaus no ano de 2018. Assim, foram averiguados fatores que pudessem servir de base para a compreensão da dinâmica criminal deste fenômeno que tanto interfere negativamente na vida do cidadão amazonense. Diante do exposto, analisando-se o Mapa 1, nota-se a distribuição da criminalidade na cidade de Manaus, porém, com maior ênfase na Zona Norte e Sul da capital, sendo estas a mais populosa e a de maior população flutuante (IBGE, 2019).

Mapa 1. Distribuição espacial dos Roubos em Ônibus Coletivos na cidade de Manaus.



Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

De acordo com o mapa acima, foram elencados os seis principais pontos que são mais incidentes no acometimento de roubos sendo distribuídos conforme Tabela 1, abaixo. Destaca-se que na Zona Norte foram identificados os pontos 01 (um), 02 (dois), 03 (três) e 04 (quatro), na Zona Sul foram elencados os pontos 05 (cinco) e 06 (seis). Sob esta ótica a área norte destaca-se com 66,66% das ocorrências e a área sul com o restante, 33,33, utilizando-se duas casas decimais e sem aproximação da terceira casa.

Tabela 1. Seis locais de maior incidência de roubo a Ônibus Coletivos na cidade de Manaus.

Nome	Localização
P1	Cruzamento entre a Av. Arquiteto José Henrique Bento Rodrigues e Av. Tenente Roxana Bonessi
P2	Av. Max Teixeira (entre o Atack e a Escola Marco Antônio Vilaça)
P3	Cruzamento entre a Av. Margarita e Av. Nossa Senhora da Conceição
P4	Av. Torquato Tapajós (entre a Pionner e a Coca-Cola)
P5	Av. Rodrigo Otávio (Macro Atacadista)
P6	Av. Epaminondas (Colégio Militar) e Av. Getúlio Vargas (Hospital Beneficente Portuguesa)

Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

Já na Tabela 2 são elencados os logradouros que, juntos, representam 50,8% dos roubos aos coletivos na cidade de Manaus. Cabe enfatizar que são apenas 21 localidades que causam mais da metade do impacto na segurança pública.

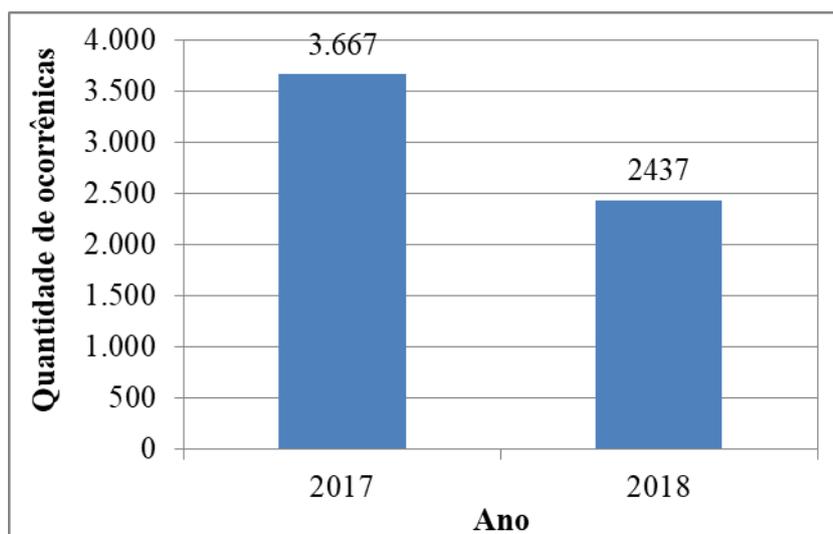
Tabela 2. Logradouros incidentes em 50,8% dos Roubos a Ônibus Coletivos na cidade de Manaus.

Logradouro	Frequência Absoluta	Frequência Relativa %	Frequência Acumulada
Vidal de Mendonca	191	7,8%	7,8%
Tenente Roxana Bonessi	164	6,7%	14,6%
Margarita	120	4,9%	19,5%
Autaz Mirim	96	3,9%	23,4%
Max Teixeira	79	3,2%	26,7%
Rodrigo Otávio	61	2,5%	29,2%
Coronel Teixeira	49	2,0%	31,2%
Cosme Ferreira	48	2,0%	33,2%
Brasil	47	1,9%	35,1%
Constantino Nery	45	1,8%	36,9%
Buriti	45	1,8%	38,8%
Djalma Batista	42	1,7%	40,5%
André Araújo	38	1,6%	42,1%
Louro abacate	36	1,5%	43,5%
Epaminondas	34	1,4%	44,9%
Solimões	33	1,4%	46,3%
Leonardo Malcher	28	1,1%	47,4%
Getúlio Vargas	22	0,9%	48,3%
Do Turismo	21	0,9%	49,2%
Noel Nutels	20	0,8%	50,0%
Álvaro Maia	20	0,8%	50,8%
Outros logradouros	1198	49,2%	100,0%
Total Geral	2437	100,0%	-

Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

O Gráfico 1 mostra uma comparação do ano de 2017 com o ano posterior, que, mesmo o cenário parecendo caótico, teve significativa redução em seu quantitativo total. A queda na porcentagem de roubos da tipificação criminal foi de 33,5%, correspondendo a 1230 casos a menos.

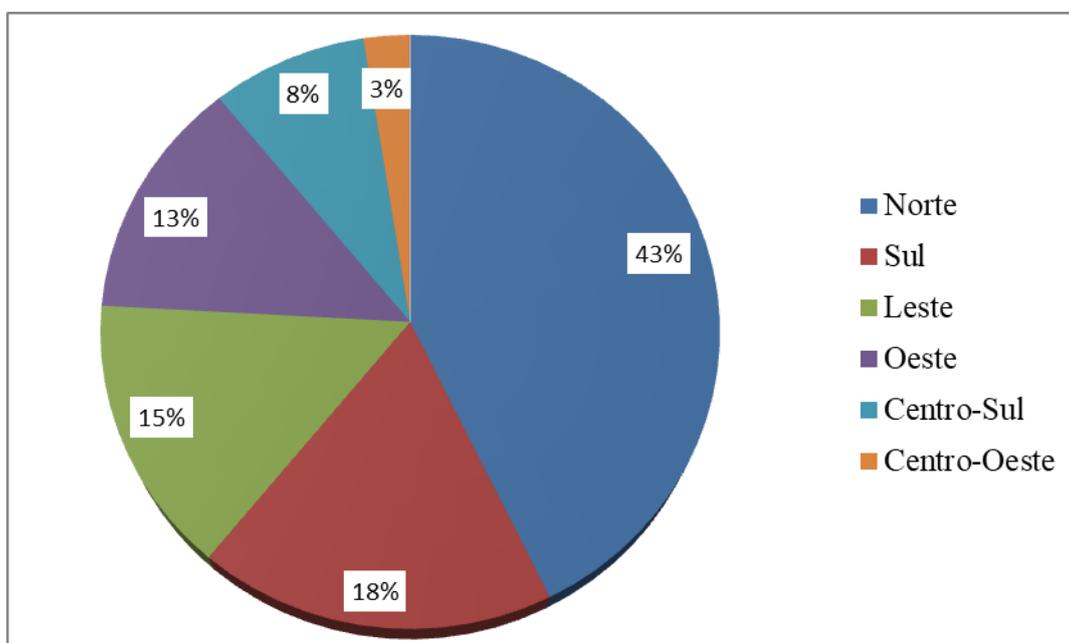
Gráfico 1. Comparativo dos Roubos em Ônibus Coletivos na cidade de Manaus.



Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

O Gráfico 2 trata das zonas da cidade de Manaus que mais sofreram com os roubos aos transportes públicos em 2018, deste modo, foram analisadas as zonas norte, sul, leste, oeste, centro-sul e centro-oeste. Delas, a zona norte destaca-se com 43% de ocorrências, sul com 18%, leste com 15%, oeste com 13%, centro-sul com 8% e centro-oeste com 3%.

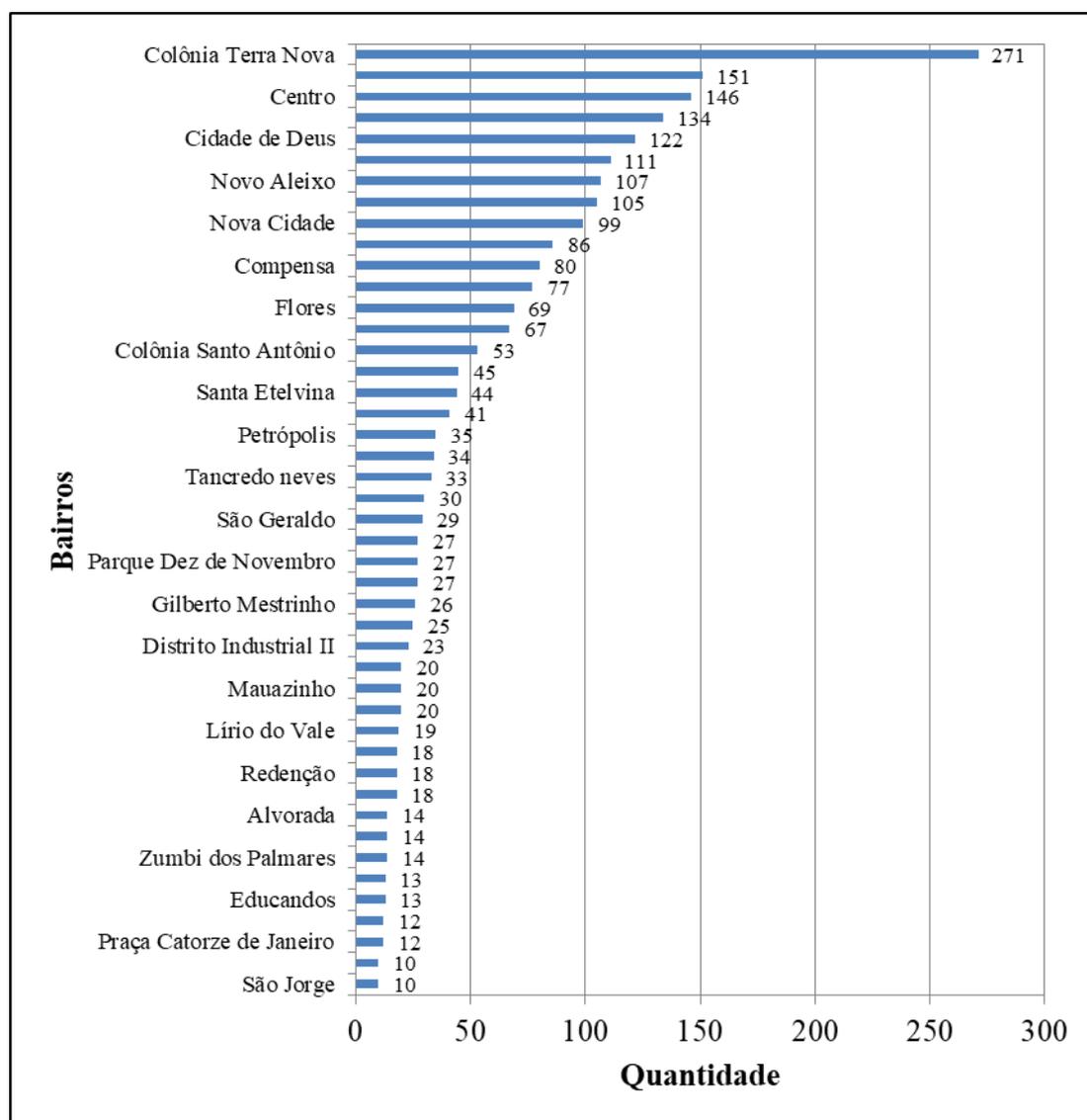
Gráfico 2. Roubos em Ônibus Coletivos na cidade de Manaus por zona.



Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

O Gráfico 3 expõe os bairros de Manaus que foram mais incidentes em roubos aos coletivos, assim, com 271 ocorrências no ano, tem o bairro Cidade Nova, seguido pelo Centro, Cidade de Deus, Novo Aleixo e Nova Cidade. Destes cinco citados, quatro ficam localizados na Zona Norte da cidade, cabendo análises que serão feitas na seção de discussão. Os bairros selecionados para compor o gráfico foram apenas aqueles com mais de 10 ocorrências registradas no ano, sendo que outros bairros foram deixados de fora por não atender este critério de inclusão destacado.

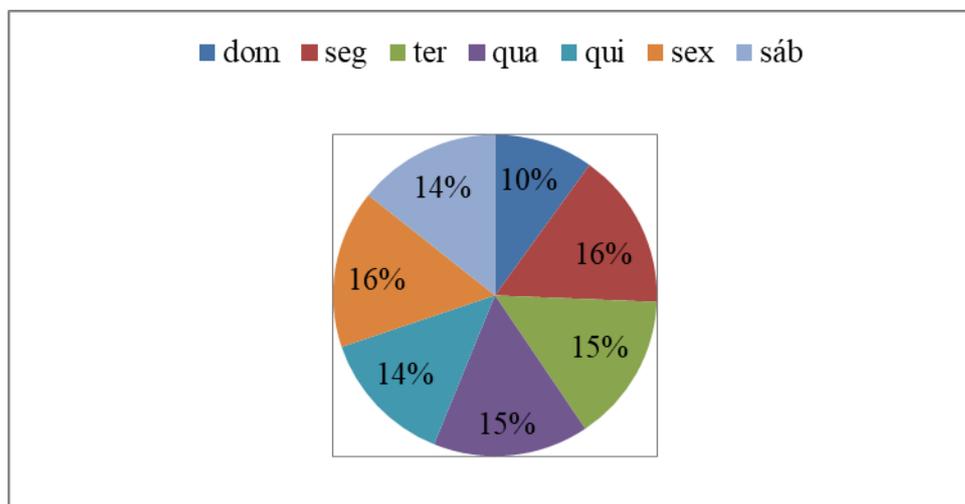
Gráfico 3. Roubos em Ônibus Coletivos na cidade de Manaus por bairro.



Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

No que tange aos dias da semana em que há maior incidência de ocorrências, conforme Gráfico 4, não foram notadas grandes diferenças entre eles, com exceção do domingo, onde houve sim uma queda significativa, cabendo análise mais detida.

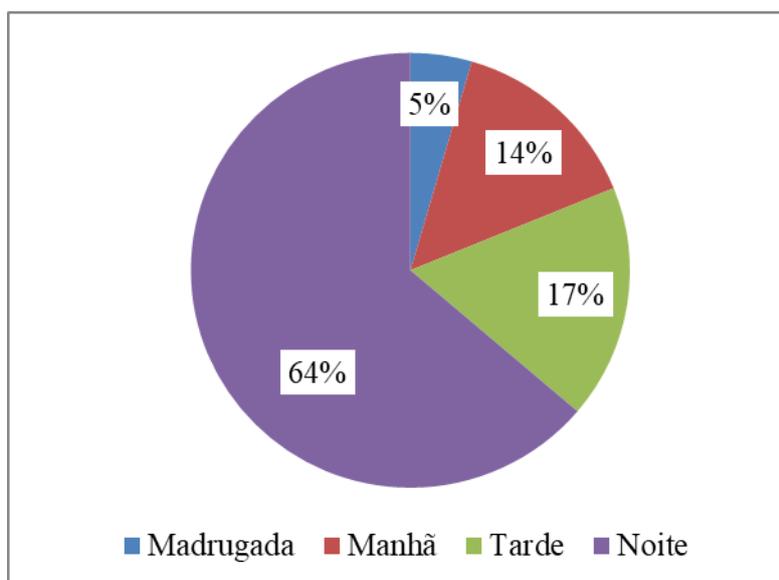
Gráfico 4. Roubos em Ônibus Coletivos na cidade de Manaus por dia da semana.



Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

Quando há a referência a turno do dia no Gráfico 5 abaixo, há que se considerar os seguintes períodos: Madrugada – 00:01 às 06:00, Manhã – 06:01 às 12:00, Tarde – 12:01 às 18:00, Noite – 18:01 às 00:00. Diante disto, Notou-se que o período da noite é claramente o mais propício a ocorrer as práticas delituosas do objeto deste estudo.

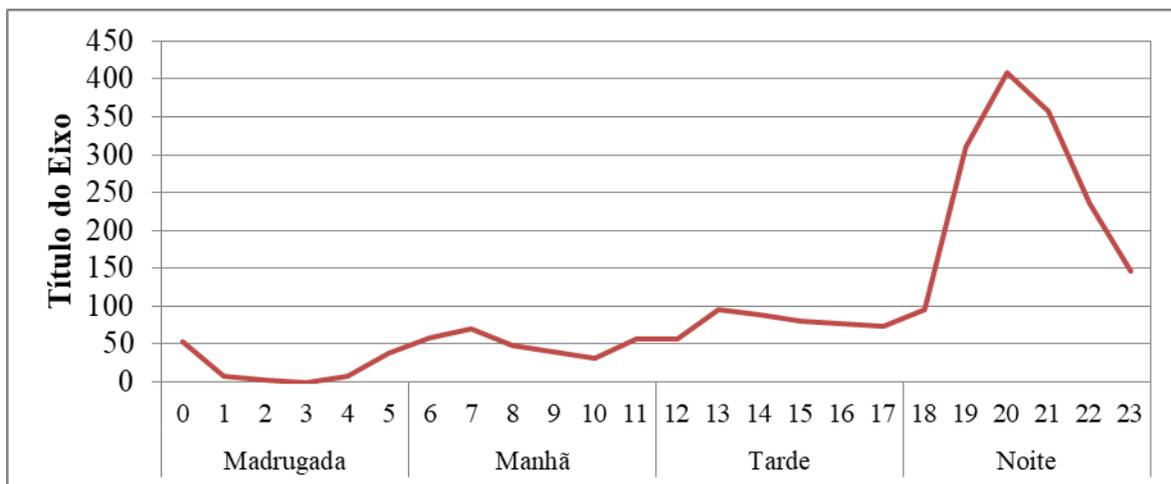
Gráfico 5. Roubos em Ônibus Coletivos na cidade de Manaus por turno do dia.



Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

Por fim, há o Gráfico 6, o qual demonstra e mais dados do Gráfico 05 e inicia um entendimento deste. Assim, o período da noite fica mais evidente ao mostrar detalhes de sua dinâmica, onde foi identificado o aumento das incidências a partir das 18:01 subindo até seu auge às 20:00, onde há uma queda gradativa até as 00:00.

Gráfico 6. Roubos em Ônibus Coletivos na cidade de Manaus por hora cheia.



Fonte: SISP-AM (mapas, gráficos e tabelas produzidos pelos autores).

Esta seção é dedicada à discussão dos aspectos mais relevantes no que diz respeito ao que foi exposto na seção de resultados. Assim, faz-se a análise do exposto no mapa 01, onde foram identificados seis pontos, dentre os quais quatro são da zona norte da cidade e dois da zona sul. Neste sentido, cabe o destaque para a zona norte, inicialmente, pois esta é a zona mais populosa e, por isso, possui alto índice de registros de roubos a coletivos, já a zona sul, sendo uma área com comércio volumoso e histórico, possui altos índices devido à sua população flutuantes, que colabora para o crescimento dos registros nesta localidade.

Assim, o ponto 1 destacado no mapa é o cruzamento entre a Av. Arquiteto José Henrique Bento Rodrigues e Av. Tenente Roxana Bonessi. Tal local pode ser destacado como relevante, pois faz fronteira entre duas zonas policiais o que pode acarretar em sobreposição de áreas e o policiamento não ser feito corretamente devido a isso. Outro fator possível a ser elencado é que os roubos são realizados assim que os coletivos saem da avenida principal, Av. Arquiteto José Henrique Bento Rodrigues, isto é, em uma avenida mais isolada a possibilidade de roubo pode ser mais evidente.

Já o ponto 2, localizado na Av. Max Teixeira tem destaque pela possibilidade de os infratores realizarem o assalto e fugirem para uma área de mata, denominada ocupação irregular Santa Cruz, localizada à margem direita desta avenida não sendo possível o

acompanhamento das viaturas policiais. Cabe destaque que o roubo é realizado logo após o coletivo sair de uma das principais vias da cidade, a Avenida Torquato Tapajós.

O ponto 3, situado no cruzamento entre a Av. Margarita e Av. Nossa Senhora da Conceição, tem alta incidência de roubos, pois seria próximo à área de mata e fronteira entre zonas policiais. Assim, os infratores tendem a roubar neste ponto, pois sua fuga é facilitada em locais onde as viaturas da polícia não conseguem entrar por ser terreno acidentado e ocupação irregular de terras do lado direito e de mata preservada do lado esquerdo.

No que diz respeito ao ponto 4, localizado na Av. Torquato Tapajós, acredita-se que seja muito utilizado pelos infratores, pois do lado esquerdo dessa via há uma grande área de mata preservada e ao lado direito fica localizado o bairro Novo Israel. Deste modo, os infratores possuem estas duas possibilidades de fuga, tanto os bosques quanto o bairro que é conhecido por ser de população carente e com problemas de pavimentação, o que atrapalha o acesso policial.

O ponto 5, Av. Rodrigo Otávio, gerou debate entre os autores sobre quais seriam as possíveis motivações para este local ser usado para roubos aos ônibus. Assim, elencou-se as seguintes possibilidades: proximidade com uma área de ocupação não planejada próximo a uma lagoa e a proximidade com a Feira Municipal do Japiim. Este local como sendo de grande movimentação de pessoas onde os infratores poderiam se misturar ao fugir e a ocupação irregular como rota de fuga e esconderijo.

Por fim, analisou-se o ponto 6, Av. Epaminondas e Av. Getúlio Vargas. Na primeira, levantou-se a possibilidade de o local ser escolhido para roubos por ser de grande fluxo de pessoas, o que facilita a fuga, quando os infratores descem do ônibus e se misturam com populares que aguardam outros coletivos ou transitam pelo local para realizar compras. Outra possibilidade é a fuga para uma ocupação irregular próxima, conhecida como Bairro do Céu, que tem conexão com o Rio Negro. Já na Avenida Getúlio Vargas, o destaque fica para a grande aglomeração de pessoas no ambiente. Destaca-se que em ambas as avenidas do ponto 6 os infratores podem descer de um ônibus e já entrar em outro como meio de fuga, devido à grande quantidade de coletivos no local.

Quanto ao analisado no Gráfico 2, notou-se que a zona norte corresponde a 43% de todos os roubos registrados no ano de 2018, assim, ela necessita de atenção especial quando da elaboração de políticas públicas de segurança. Já a zona sul ocupa o segundo lugar como zona mais afetada pela prática delituosa com 18%. As quatro demais zonas: leste, oeste, centro-sul e centro-oeste, somam 39% dos casos, menos do que a zona norte, isto é, seria mais vantajoso o investimento humano para a prevenção criminal em uma zona do que em outras

quatro, em último caso. Resta claro que a atuação deve ser igualitária para toda a cidade, porém, de modo prioritário, as zonas norte e sul precisam de atenção especial tendo em vista seus altos índices.

Foram destacados os 05 (cinco) bairros com maior taxa de crimes, assim, do total de 2437 ocorrências registradas, cabe destaque para os Bairros Colônia Terra Nova (1º colocado), Cidade Nova (2º colocado), Monte das Oliveiras (4º colocado) e Cidade de Deus (5º colocado), ambos da zona norte, que perfazem 27,82% de todos os crimes de roubo aos coletivos em Manaus. Já a terceira posição de bairro com maior incidência fica para o Bairro Centro, zona sul, com 5,99% das ocorrências criminais.

Quanto aos dias da semana, expostos no Gráfico 4, merece atenção o dia de domingo, pois este representa uma anormalidade quando aos demais dias. Este dia pode representar uma queda de roubos, pois não há tantos estudantes indo para suas faculdades e nem trabalhadores no transporte público, outra possibilidade é a redução rotineira da frota dos coletivos por parte das empresas que tem conhecimento desta queda de demanda da sociedade.

No que diz respeito aos turnos em que mais ocorrem roubos, merece destaque o turno da noite, explicitado no Gráfico 5, onde é possível notar que, neste quesito, há a presença de 64% das ocorrências dos infratores. Isto representa um valor altíssimo levando em consideração os turnos da madrugada, manhã e tarde, o que leva a entender que, durante a noite, o crime é mais intenso.

Diante deste cenário, foi elaborado e analisado o Gráfico 6 contendo a distribuição horária dos crimes e sua quantidade. Assim, foram analisados cada período notando-se o seguinte: durante a madrugada há um aumento nos roubos entre 04:00 e 07:00 da manhã, pois é o horário onde muitos trabalhadores estariam pegando os ônibus para irem às empresas onde são empregados e estudantes indo para suas escolas. Durante a madrugada não há grande variação evidente e, já à tarde, há um leve aumento da incidência no período compreendido entre 12:00 e 13:00 que poderia ser explicado como o horário de almoço de trabalhadores ou o horário de ida de alunos para as escolas e universidades. Por fim, tem-se o horário de pico da criminalidade, que compreende o período de 18:00 às 00:00. Este turno merece destaque devido à sua alta taxa de fatos e suas possíveis explicações que são: trabalhadores retornando para suas casas ou no trajeto para universidades, estudantes saindo da escola no turno da tarde ou indo estudar no período noturno, e, não menos importante, o fator visual da escuridão da noite, que favorece quem pretende esconder algum objeto ou agir sem ser notado.

No que diz respeito ao comparativo de quantidades de roubos nestes transportes, notou-se uma nítida redução da prática do ano de 2017 para o ano de 2018. Assim, cabe um

estudo mais aprofundado correlacionando outros fatores para perscrutar quais as razões de tal queda nos índices avaliados.

Tabela 3. Fatores que influenciam o local do roubo.

Fator	Fronteira entre zonas policiais	Muitas Pessoas no local	Poucas pessoas no local	Área de mata próxima	Ocupação irregular próxima
P1	X		X		X
P2	X		X	X	X
P3	X		X	X	X
P4	X		X	X	X
P5		X		X	X
P6		X		X	X

Fonte: Os Autores (2020).

4. Considerações Finais

De acordo com a tabela acima, a qual foi elaborada pelos autores baseando-se em características dos locais, notou-se alguns pontos que são de interesse e merecem destaque. Diante disto, dos seis pontos avaliados no mapa 01, percebeu-se que quatro deles eram fronteiras entre áreas policiais e um era bem próximo da divisa. Notou-se que na maioria deles havia poucas pessoas no local, provavelmente como modo de facilitar a fuga sem serem reconhecidos pela população, e na minoria dos locais havia muitas pessoas, o que seria útil para eles se misturarem e fugirem. Foi observado, ainda, que cinco dos seis pontos eram bem próximos de área de mata, o que também indica uma possível rota de fuga, assim como o último quesito observado, que é a proximidade de ocupações irregulares, as quais favorecem a fuga de igual modo.

O objetivo final do presente trabalho foi atingido, tendo em vista que se tornou possível compreender a dinâmica dos roubos em transporte públicos de Manaus. Entretanto cabe ainda evoluir a presente temática, a fim de identificar outros fatores de influência no local escolhido pelos diletantes para a prática do crime e, assim, poder implementar políticas públicas que possam reduzir os índices de criminalidade.

Referências

Banister D. (2008). *The sustainable mobility paradigm*. Transp Policy.

Barouch, E., & Kaufman, G. M. (1978). *The interface between geostatistical modeling of oil and gas Discovery and economics*. J Int Assoc Math Geol.

Brasil. (2019). *Caderno técnico de tratamento do transtorno de estresse pós-traumático-TEPT*. Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Brasil. (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. (21a ed.). São Paulo: Saraiva.

Carvalho, A. de. (2002). *O geoprocessamento como recurso para análise das ocorrências em linhas de ônibus urbanos em Belo Horizonte – um estudo de caso*. Monografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Cartografia, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil.

Hart, T. C., & Miethe, T. D. (2014). *Street robbery and public bus stops: a case study of activity nodes and situational risk*. Secur J. 27(2),180-93.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2019). *Panorama da cidade de Manaus*. Rio de Janeiro: IBGE.

Leão, G. S. A. (2009). *Probabilidade de ocorrências de roubo em coletivo urbanos no município de Belém*. Monografia (Especialização em Segurança Pública e Gestão da Informação), Programa de Pós-Graduação Lato Sensu em Segurança Pública e Gestão da Informação, UFPA, Belém, Pará, Brasil.

Mello-Silva, Ana Cláudia Carvalho, Brasil, Virginia Visconde, Minamisava, Ruth, Oliveira, Lizete Malagoni de Almeida Cavalcante, Cordeiro, Jacqueline Andrea Bernardes Leão, & Barbosa, Maria Alves. (2012). *Qualidade de vida e trauma psíquico em vítimas da violência por arma de fogo*. Texto & Contexto - Enfermagem, 21(3), 558-565.

Mendes, E. O. (2008). *Violência urbana: análise dos roubos a ônibus no SIT - 2005 e 2006 Uberlândia-MG*. Uberlândia: Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia.

Nascimento, A. G. O., Januário, J. R., & Sposito, M. (2017). *Segurança pública no Brasil: O Amazonas em perspectiva*. UEA Edições. Manaus. Amazonas. Brasil.

Paes-Machado, E., & Levenstein, C. (2002). *Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador*. Bahia. Brasil. Cadernos de Saúde Pública, 18(5), 1215-1227.

Pearlstein, A., & Wachs, M. (1982). *Crime in Public Transit Systems: An Environmental Design Perspective*. Transportation, 11, 277-297. 10.1007/BF00172653.

Pereira, A. S., et al. (2018). *Metodologia da pesquisa científica*. [e-book]. Santa Maria. Ed. UAB/NTE/UFSM. Recuperado de https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic_Computacao_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1.

Sani, A. I., & Nunes, L. M. (2013). *Questionário de diagnóstico local de segurança: Estudo numa comunidade urbana*. Análise Psicológica, 31(2), 185-195. Recuperado de http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0870-82312013000200006&lng=pt&tlng=pt.

Sousa, D. C. B., Pitombo, C. S., Rocha, S. S., Salgueiro, A. R., & Delgado, J. P. M. (2017). *Violência em transporte público: uma abordagem baseada em análise espacial*. Revista de Saúde Pública, 51, 127. Epub December 11, 2017.

Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito

Maxwell Marques Mesquita – 50%

Márcio de Souza Corrêa– 50%