

Vitor Aquino Brandão

A SENSÇÃO DE SEGURANÇA E O PLANEJAMENTO URBANO:  
Um estudo sobre a região central de Belo Horizonte

BELO HORIZONTE  
2017

Vitor Aquino Brandão

A SENSÇÃO DE SEGURANÇA E O PLANEJAMENTO URBANO:  
Um estudo sobre a região central de Belo Horizonte

Monografia de conclusão da graduação em  
Administração Pública da Escola de Governo  
Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação  
João Pinheiro

Orientadora: Profa. Dra. Raquel de Mattos Viana

BELO HORIZONTE  
2017

B819s Brandão, Vitor Aquino.  
A sensação de segurança e o planejamento urbano[manuscrito] :um estudo sobre a Região Central de Belo Horizonte/ Vitor Aquino Brandão. – 2017.

[8], 82 f. : il.

Monografia de conclusão de Curso (Graduação em Administração Pública) – Fundação João Pinheiro, Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, 2017.

Orientadora: Raquel de Mattos Viana

Bibliografia: f. 84-86

1. Segurança pública– Belo Horizonte (MG). 2. –Planejamento urbano – Belo Horizonte (MG). 3. Pedestre – Belo Horizonte (MG). I. Viana, Raquel de Mattos. II. Título.

CDU 343.4:711 (815.12 Belo Horizonte)

Vitor Aquino Brandão

**A SENSÇÃO DE SEGURANÇA E O PLANEJAMENTO URBANO:**

Um estudo sobre a região central de Belo Horizonte

Monografia de conclusão da graduação em  
Administração Pública da Escola de Governo  
Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação  
João Pinheiro

Orientadora: Profa. Dra. Raquel de Mattos Viana

**Aprovado na Banca Examinadora**

---

Profa. Dra. Raquel de Mattos Viana (orientadora) – Fundação João Pinheiro

---

Prof. Dr. Marcos Antônio Nunes – Fundação João Pinheiro

---

Prof. Me. Paulo Frederico Hald Madsen – Fundação João Pinheiro

Belo Horizonte, 29 de novembro de 2017.

“A bikeway is a symbol that shows that a citizen on a \$30 bicycle  
is equally important as a citizen on a \$30,000 car”.

Enrique Peñalosa

“Cities must urge urban planners and architects to reinforce pedestrianism as an integrated  
city policy to develop lively, safe, sustainable and healthy cities. It is equally urgent to  
strengthen the social function of city space as a meeting place that contributes toward the aims  
of social sustainability and an open and democratic society.”

Jan Gehl

## RESUMO

A sensação de segurança é um fator que impacta diretamente a relação entre os habitantes de uma cidade e a frequência de utilização de seus espaços públicos, sobretudo por meio da caminhada e da ocupação de praças e parques. A atuação estatal para influenciar o aumento da sensação de segurança passa, entre outros aspectos, pelo planejamento e pela gestão dos espaços urbanos, que devem proporcionar elementos que reduzam as oportunidades de crime e que proporcionem maior tranquilidade aos transeuntes. A existência de intervisibilidade entre os imóveis e entre os pedestres, a presença de pessoas em movimento e ocupando as calçadas, a linearidade e a conexão das fachadas, a proximidade entre residências e comércios, a permissão e o incentivo a atividades culturais nas ruas, a disponibilidade do policiamento e a adequação da iluminação são alguns exemplos de como a regulação e a atuação de governos municipais e estaduais podem proporcionar espaços públicos mais seguros. Foram utilizadas como referências para o trabalho as ideias de Jane Jacobs (2014), Bill Hillier (2004), Oscar Newman (1996) e C. Ray Jeffery (1971) – que relacionam o planejamento urbano, a criminalidade e a segurança –, além do relatório “Percepção de Medo no Estado de Minas Gerais” (2010) e do suplemento “Características da vitimização e do acesso à Justiça no Brasil” (2010). Por meio de um trabalho de observação de campo e da aplicação de um questionário para pedestres na Praça da Liberdade e na Praça Sete, na região central de Belo Horizonte, foram investigados aspectos que influenciam no aumento ou na redução da sensação de segurança. Durante a análise dos resultados, foi possível perceber uma diferença significativa na sensação de segurança entre as duas praças estudadas e a presença de características que contribuem negativamente para a circulação e a permanência de pedestres nos espaços públicos.

Palavras-chave: sensação de segurança, planejamento urbano, Belo Horizonte, pedestres, espaços públicos

## ABSTRACT

The sense of safety is a factor that directly impacts the relationship between the inhabitants of a city and the frequency of use of its public spaces, especially through the walk and occupation of squares and parks. State action to influence the increase in the sense of safety involves, among other aspects, planning and management of urban spaces, which should provide elements that reduce crime opportunities and provide greater peace of mind to passers-by. The existence of intervisibility between buildings and between pedestrians, the presence of people in movement and occupying the sidewalks, the linearity and connection of the façades, the proximity between residences and trade, the permission and the incentive to cultural activities in the streets, the availability of the police and the adequacy of lighting are some examples of how the regulation and actions of city and state governments can provide safer public spaces. Were used as reference to this study the ideas of Jane Jacobs (2014), Bill Hillier (2004), Oscar Newman (1996) and c. Ray Jeffery (1971) – which relate urban planning, crime and security –, as well as the report "Perception of Fear in the State of Minas Gerais" (2010) and the "Characteristics of Victimization and Access to Justice in Brazil" (2010). Through fieldwork and the application of a questionnaire for pedestrians at Praça da Liberdade and Praça Sete, in Belo Horizonte's central area, aspects that influence the increase or reduction of the sense of safety were investigated. During the analysis of the results, it was possible to perceive a significant difference on the sensation of security between the two squares studied and the presence of characteristics that contribute negatively to the circulation and permanence of pedestrians in the public spaces.

Keywords: sense of safety, urban planning, Belo Horizonte, pedestrian, public spaces

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	9
2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	13
2.1	Teorias sobre criminalidade e sua relação com o planejamento das cidades ..	13
2.2	Revitalização urbana: exemplos da Colômbia.....	26
2.3	Sensação de segurança.....	32
3	METODOLOGIA.....	42
4	RESULTADOS.....	50
4.1	Análise dos resultados qualitativos.....	50
4.2	Análise dos resultados quantitativos.....	57
4.2.1	Praça da Liberdade.....	58
4.2.2	Praça Sete de Setembro.....	68
4.2.3	Comparação entre a Praça da Liberdade e Praça Sete de Setembro.....	77
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	79
6	REFERÊNCIAS.....	84
7	APÊNDICE.....	87

## 1 INTRODUÇÃO

Muitos têm se referido ao século XXI como “o século das cidades”, em que a importância da gestão do ambiente urbano se tornou ainda mais decisiva para a qualidade de vida presente e futura da humanidade. A grande concentração de pessoas em poucos quilômetros quadrados, a escala e a complexidade dos problemas e as especificidades de cada aglomerado urbano constituem desafios que não podem – na maioria dos casos – ser encarados no âmbito do estado nacional. É nas cidades que as pessoas vivem, se relacionam, trocam ideias e ideais, têm momentos de ócio, trabalham, estudam e buscam uma vida digna e feliz. Por isso, o estudo das cidades se caracteriza também como um estudo sociológico, uma vez que é impossível dissociar o espaço daquilo que faz dele único: os indivíduos que o ocupam, com interações únicas entre necessidades, visões, conhecimentos, alternativas e tudo mais que a diversidade de pessoas possa permitir.

A presença de pessoas nos espaços públicos é um indicativo importante da vitalidade local e da potencialidade de desenvolvimento social e econômico de qualquer centro urbano. A sensação de segurança se insere nesse contexto como um importante requisito. Quando é baixa, inibe a presença dos indivíduos nas ruas, afasta usuários do transporte coletivo, gera gastos desnecessários com deslocamentos individuais motorizados, restringe as interações sociais e a possibilidade de acesso à cultura e ao lazer, limita as oportunidades de trocas (de ideias, mercadorias e serviços) e retira meios para uma vida mais saudável.

Quando o coração urbano para ou se deteriora, a cidade, enquanto conjunto de relações sociais, começa a sofrer: as pessoas que deveriam se encontrar deixam de fazê-lo, em virtude da falta das atividades do centro. As ideias e o dinheiro que deveriam se complementar – o que ocorre naturalmente num lugar cujo centro tenha vitalidade – deixam de fazê-lo. A rede de vida pública urbana sofre rupturas insustentáveis. Sem um coração central forte e abrangente, a cidade tende a tornar-se um amontoado de interesses isolados. Ela fracassa na geração de algo social, cultural e economicamente maior do que a soma de suas partes constitutivas. (JACOBS, 2014, p. 117)

No âmbito do estado de Minas Gerais, a Secretaria de Estado de Segurança Pública (Sesp) incorpora à sua visão o conceito de sensação de segurança como um dos itens relevantes para a sua atuação: “tornar o estado de Minas Gerais referência nacional em segurança pública, contribuindo para o aumento da sensação de segurança e a melhoria da qualidade de vida da população”. Além disso, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI), de forma inovadora, engloba as políticas de segurança pública dentro de um amplo eixo denominado seguridade. A abordagem abrangente do PDDI conecta temas de forma transversal, visando garantir a segurança das moradias, o combate à violência, a segurança alimentar, a segurança no ambiente de trabalho e a segurança para se deslocar livremente. Dessa forma, o eixo seguridade desvincula-se da imagem do puro exercício do poder de polícia, aproximando-se do enfrentamento às vulnerabilidades do cidadão.

O eixo da Seguridade integra aspectos econômicos, sociais e ambientais a fim de garantir segurança ao cidadão em várias dimensões: segurança para morar e morar com segurança; segurança contra a violência pessoal e as ameaças à vida; segurança alimentar, saber o quê e quando comer; segurança no emprego e no trabalho, diminuindo a vulnerabilidade – principalmente dos jovens às situações de risco; segurança para ir e vir onde e quando quisermos. Amplia-se, portanto, o conceito de segurança para além do poder de polícia, abrangendo outras situações que possam significar risco e vulnerabilidade para o cidadão. (SEDRU, 2011, p. 546)

O Dicionário Michaelis define “segurança” como, entre outras coisas, “condição marcada por uma sensação de paz e tranquilidade” e “condição ou estado do que está livre de danos ou riscos”, ou seja, sensação de segurança significa estar tranquilo, percebendo-se livre de riscos. Alinhada a isso, a proposta deste trabalho é discutir formas da atuação da administração pública, especialmente no âmbito do planejamento urbano, na promoção não apenas de espaços públicos mais seguros – estritamente com índices de criminalidade mais baixos –, mas que pareçam seguros, reforçando a sensação de segurança da população e a ocupação e utilização do viário urbano, das praças e dos espaços de lazer.

Aumentar o nível de sensação de segurança nas cidades é um desafio de grande parte das administrações municipais brasileiras. A redução dos níveis de criminalidade, que no médio e longo prazo tendem a diminuir o temor da população de ser alvo de criminosos, é importante nesse processo. De forma simultânea aos esforços de prevenção e repressão desempenhados pelo governo estadual, as prefeituras devem atuar por meio do planejamento e gestão dos espaços públicos, fornecendo elementos que estimulem na população a percepção de que transitar pelas ruas e praças da cidade é seguro e que reduzam as oportunidades para a atuação de criminosos.

Dentro desse contexto, dois questionamentos são fundamentais para o desenvolvimento deste trabalho: qual a relação entre o planejamento e a gestão dos espaços

urbanos e a sensação de segurança dos pedestres? Como aumentar a sensação de segurança, por meio do planejamento urbano, para incentivar a circulação e a permanência de pedestres na região central de Belo Horizonte?

Por meio da revisão bibliográfica de teorias que relacionam criminalidade e planejamento urbano e da execução de uma pesquisa empírica de natureza qualitativa sobre a sensação de segurança na região central de Belo Horizonte, busca-se contribuir para uma melhor compreensão de estratégias de intervenção que possibilitem um aumento da vitalidade e da sensação de segurança nas ruas de Belo Horizonte. A aplicação de um questionário para a análise da perspectiva dos pedestres sobre a sensação de segurança em dois pontos da região central – Praça da Liberdade e Praça Sete de Setembro – possibilitou uma comparação com os dados previamente disponíveis em publicações que abordam o tema e a verificação dos contrastes e semelhanças entre esses dois importantes locais da cidade.

Um baixo nível de sensação de segurança, como o observado no Brasil – 114<sup>a</sup> posição entre os 133 países estudados pelo Global Law and Order Report 2016 (GALLUP, 2016) –, traz uma série de impactos indesejados. Nas grandes e médias cidades, sobretudo nas brasileiras, a sensação de segurança é um fator que demanda atenção crescente, por influenciar diretamente, entre outras coisas, a ocupação dos espaços públicos, a economia local, a estratégia de disposição de agentes de segurança, a decisão da população sobre o meio de transporte a ser utilizado e os impactos consequentes dessa escolha.

O estudo de fenômenos próprios das cidades é relevante, dada a concentração da população brasileira no ambiente urbano: atualmente, 85% dos habitantes do país, segundo o Censo Demográfico 2010 (IBGE, 2010). Nos grandes centros urbanos, como Belo Horizonte, essa concentração de pessoas desafia os governos a encontrarem soluções para proporcionar maior qualidade de vida para a população.

Uma grande questão a ser enfrentada pelas cidades no século XXI é a transição para a mobilidade urbana sustentável. Entre os urbanistas, é consenso que para um sistema de mobilidade funcionar melhor, deve-se privilegiar o transporte ativo – a pé e por bicicleta – e o transporte público. Essa proposta, no entanto, sofre considerável rejeição da população brasileira, devido, entre outros motivos, à baixa sensação de segurança observada nas cidades do país, que afasta usuários do transporte público e reduz os incentivos ao deslocamento não motorizado.

A redução do uso de automóveis e motocicletas e o consequente aumento da utilização dos modos coletivos e dos não motorizados corroboram com a redução do “impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar” presente nos ODS, dada a participação relevante dos veículos motorizados no total de emissões de gases de efeito estufa em Belo Horizonte. O aumento da participação das viagens de ciclistas e pedestres passa, também, pela consolidação da infraestrutura urbana própria e pelo aumento da sensação de segurança, entraves históricos que inibem essas duas modalidades. (BELO HORIZONTE, 2016, p. 195)

O contínuo crescimento da criminalidade, especialmente do roubo, em Belo Horizonte na década de 2010, e suas consequências para a dinâmica dos deslocamentos dos habitantes da cidade, reforçam a necessidade da intersectorialidade das políticas públicas. Sem melhorar os indicadores de segurança, torna-se mais difícil atingir as metas de mobilidade, por exemplo. Por isso, para alcançar resultados significativos, a Administração Municipal deve integrar áreas como planejamento urbano, habitação, obras, segurança, meio ambiente e mobilidade urbana, bem como articular ações com o governo de Minas Gerais – Agência Metropolitana de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte, Secretaria de Estado de Cidades e Integração Regional e Secretaria de Estado de Segurança Pública.

Dessa forma, este trabalho busca contribuir para o entendimento das relações entre o planejamento e a gestão dos espaços públicos e a sensação de segurança, fomentando essa discussão e apontando aspectos relevantes a serem observados pelos gestores públicos de Belo Horizonte e da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

## **2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

### **2.1 Teorias sobre criminalidade e sua relação com o planejamento das cidades**

Pode-se dividir as teorias de criminalidade relacionadas ao planejamento urbano em duas linhas principais, de abordagens distintas: a primeira – desenvolvida por Jacobs (2014) e Hillier (1996) – atribui à circulação de pessoas, mesmo que desconhecidas, a capacidade de gerar segurança para as demais, se caracterizando pelo incentivo à permeabilidade dos bairros aos habitantes de outras regiões da cidade. A segunda – defendida por Jeffery (1971) e Newman (1996) – destaca a necessidade de restringir o acesso de desconhecidos e a circulação de grandes quantidades de pessoas nos territórios a serem “defendidos” como uma maneira de aumentar sua segurança.

A primeira abordagem, inaugurada em 1961 pela obra “Morte e Vida de Grandes Cidades”, de Jane Jacobs, elencou elementos capazes de proporcionar maior segurança aos ambientes urbanos. A circulação e a permanência de pessoas, o uso diversificado dos espaços públicos e privados, a qualidade das calçadas, a iluminação, as dimensões adequadas dos quarteirões, a amplitude dos espaços públicos, a visibilidade das rotas de deslocamento e as fachadas integradas às ruas contribuem para o conceito de “olhos da rua”, apresentado pela autora. A presença desses componentes torna possível que a própria população, residente na região ou transeunte, atue como vigilante dos espaços, inibindo a prática de atividades criminosas.

Jacobs (2014) aponta três características que uma rua deve ter para atrair pessoas e tornar-se segura: primeiramente, a separação bem definida entre o espaço público e o privado, de forma a facilitar a identificação do responsável por zelar pelo local, seja a administração pública ou um particular. A rua é o local adequado para lidar com desconhecidos, ao alcance dos olhos de outros desconhecidos, da força policial e de câmeras de vigilância. Um local onde não deve existir reivindicação de territorialidade, de regras impostas por grupos, senão a afirmação das leis, ou seja, um espaço de todos, sob os cuidados da população e do estado. Além disso, os espaços privados, segundo Jacobs (2014), devem ter a capacidade de controlar seus acessos e manter os desconhecidos com a sensação de que estão sendo monitorados, tornando os usuários do local seguros, mesmo distantes da vigilância das ruas.

(...) deve ser nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado. O espaço público e o privado não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais. (JACOBS, 2014, p.34)

O segundo atributo é chamado de os “olhos da rua”, conceito que aparece diversas vezes ao longo do livro: são os elementos que permitem a permeabilidade entre a rua e as edificações que a cercam. Para compreender a ideia, basta imaginar a sensação de segurança ao caminhar pelas laterais de um extenso condomínio fechado, com muros altos, dificuldade de ser visto por alguém do lado de dentro e poucas opções de “fuga” de uma eventual abordagem criminosa. Não existem lojas, para se refugiar ou pedir socorro, e não há muitas pessoas caminhando pela rua, uma vez que não existem muitos pontos de interesse próximos. Esse problema também pode ser causado pelos projetos de alguns prédios, que, por buscarem fachadas e entradas mais amplas e bonitas, geram a mesma ausência de “olhos da rua”, ao ocuparem uma grande área com pequenas aberturas para a rua e portarias distanciadas do fluxo de pedestres.

(...) devem existir olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega. (JACOBS, 2014, p.34)

Aliado ao conceito anterior, por fim, Jacobs (2014) ressalta a terceira qualidade desejada para uma rua tornar-se segura: a existência de um fluxo constante de pessoas caminhando pelas calçadas e outros espaços públicos. A atividade humana atrai outras pessoas, que ao encontrarem o equipamento urbano adequado, como bancos para se sentarem, permanecem no local em seu tempo livre – seja apenas observando, lendo jornal, utilizando o celular ou descansando – e sua presença contribui para o aumento da segurança do local.

(...) a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. Ninguém gosta de ficar na soleira de uma casa ou na janela olhando uma rua vazia. Quase ninguém faz isso. Há muita gente que gosta de entreter-se, de quando em quando, olhando o movimento da rua. (JACOBS, 2014, p.34)

Nessa linha de raciocínio, o mais recente plano diretor do município de São Paulo e a proposta de revisão do plano diretor de Belo Horizonte estabelecem benefícios para a construção de edificações mistas, ou seja, que tenham moradias nos andares superiores e destinem o nível da rua para estabelecimentos comerciais. Essa configuração das edificações, ao permitir deslocamentos menores e menos dependentes de meios motorizados – uma vez

que aproxima residências, prestadores de serviços e comércios – e aumentar a quantidade de “olhos da rua”, tanto do lado de dentro dos estabelecimentos comerciais, quanto caminhando pelas calçadas, tem sido uma aposta para enfrentar três problemas endêmicos das grandes cidades brasileiras: a baixa sensação de segurança, a mobilidade urbana problemática e a piora da qualidade do ar, atribuída em grande parte ao deslocamento de pessoas em veículos motorizados.

O requisito básico da vigilância é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas do distrito; deve haver entre eles, sobretudo, estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite. Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas. (JACOBS, 2014, p. 34)

Percebe-se, a partir da visão de Jacobs (2014), a importância do planejamento urbano, função tipicamente estatal, especificamente na regulação de edificações, do traçado e disposição de elementos das calçadas, praças e parques, e do uso e ocupação do solo, de modo a permitir e incentivar o uso misto dos espaços. Compans e Souza (2009) ressaltam o papel definido por Jacobs (2014) para a população, como uma inconsciente vigilante natural dos espaços, que controla e inibe ações criminosas, desde que os espaços sejam amigáveis à sua presença e circulação. Segundo as autoras, a atuação da população, juntamente com o desenho de espaços públicos que permitam um amplo campo de visão, reduz a necessidade da presença da polícia.

Jane Jacobs marca uma referência fundamental na construção deste pensamento quando evoca a atitude dos moradores e a geração de valores – como “confiança”, “respeito” e outros – como de capital importância na promoção da segurança nos espaços. Os aportes fundamentais buscados nesta autora é a ideia da vigilância coletiva (os “olhos da rua”) adotada como princípio básico, a ideia da diversidade e importância do permanente movimento de pessoas e atividades para inibir atos delinquentes, assim como a importância da apropriação afetiva do lugar para despertar ações “naturais” de controle e vigilância. No âmbito das metodologias desenvolvidas, estes itens são convertidos em diretrizes projetuais de análise e de proposições de reformulação dos lugares, no sentido da ampliação dos eixos de visibilidade e do exercício da visão coletiva que resultam no “mecanismo de vigilância natural”, em contraposição à “vigilância pública”, como a realizada por agentes governamentais especializados (policiais). (COMPANS E SOUZA, 2009, p. 15)

Para Jacobs, a diversidade de usos influencia diretamente a vitalidade, sendo esses elementos a chave para a ocupação dos parques e praças de uma cidade. Espaços atrativos para diferentes usos, imersos em um ambiente favorável à diversidade, característica

esperada das regiões centrais, tendem a possuir uma vitalidade mais prolongada que outras partes das cidades. Trabalhadores em sua pausa para o almoço, estudantes após a aula, idosos passando o tempo, crianças brincando, praticantes de atividades físicas, turistas e indivíduos descansando em um dia de calor, entre outros, contribuem para que constantemente haja alguém por perto, inibindo a ação de bandidos e trazendo maior sensação de segurança.

Quanto mais a cidade conseguir mesclar a diversidade de usos e usuários do dia a dia nas ruas, mais a população conseguirá animar e sustentar com sucesso e naturalidade (e também economicamente) os parques bem-localizados, que assim poderão dar em troca à vizinhança prazer e alegria, em vez de sensação de vazio. (JACOBS, 2014, p. 82)

Essa disposição física afeta concretamente o parque de alguma maneira? Sim. A variedade de usos dos edifícios propicia ao parque uma variedade de usuários que nele entram e dele saem em horários diferentes. Eles utilizam o parque em horários diferentes porque seus compromissos diários são diferentes. Portanto, o parque tem uma sucessão complexa de usos e usuários. (JACOBS, 2014, p. 73)

Jacobs ressalta a influência que o planejamento e o desenho de uma cidade podem exercer sobre o aumento da coesão de uma população e, conseqüentemente, sobre a redução da segregação e a discriminação devido à etnia ou cor da pele, segundo ela, o mais grave problema da sociedade de seu país (Estados Unidos da América). Ao propor o compartilhamento e a diversificação de públicos e usos, incentivando a presença de estranhos e contando com eles como parte da dinâmica econômica e social das localidades, Jacobs espera fomentar a aproximação de grupos sociais que desconfiam ou rejeitam uns aos outros.

É comum ao ser humano a sensação de medo ou de desconfiança sobre aquilo que desconhece. No entanto, a cidade não é outra coisa senão um local em que a proximidade de pessoas diferentes torna eficiente e dinâmica as trocas de bens, ideias e informações. A atuação dos planejadores deve, sobretudo, encorajar essas trocas, apoiando a interação de populações distintas que habitam ou trabalham no território urbano, evitando segregações espaciais por classe econômica, cor ou posição política, por exemplo.

O contato público e a segurança nas ruas, juntos, têm relação direta com o mais grave problema social do nosso país: segregação e discriminação racial. Não estou dizendo que o planejamento e o desenho de uma cidade, ou seus tipos de ruas e de vida urbana, possam vencer automaticamente a segregação e a discriminação. Várias outras iniciativas são imprescindíveis para corrigir essas injustiças. Todavia, afirmo, sim, que urbanizar ou reurbanizar metrópoles cujas ruas sejam inseguras e cuja população deva optar entre partilhar muito ou não partilhar nada pode tornar muito mais difícil para as cidades norte-americanas superar a discriminação, sejam quais forem as

iniciativas empreendidas. Levando em consideração a intensidade do preconceito e do medo que acompanham a discriminação e a encorajam, superar a segregação espacial é também muito difícil se as pessoas se sentem de algum modo inseguras nas ruas. É difícil superar a discriminação espacial onde as pessoas não tenham como manter uma vida pública civilizada sobre uma base pública fundamentalmente digna e uma vida privada sobre uma base privada. (JACOBS, 2014, p. 57)

O trecho acima, que descreve a visão da autora sobre os Estados Unidos da América no início da década de 1960, ainda é aplicável àquele país e, da mesma forma e mesmo sem estar presente em sua análise, ao Brasil de 1960 e de 2017. Por meio da regulação imobiliária, da promoção de espaços convenientes a diversos grupos sociais e da redução de barreiras econômicas e de infraestrutura que dificultam o livre deslocamento de pessoas pela cidade, as administrações municipais podem aumentar as oportunidades de encontro e contato com a diversidade. A assimilação da presença de diferentes classes sociais e de indivíduos com diferentes características físicas em um mesmo espaço pode reduzir tensões e inseguranças em relação ao diferente, ao mesmo tempo em que possibilita o fortalecimento do sentimento de harmonia entre os habitantes da cidade, reduzindo as chances de que a segregação seja uma obrigação imposta ao indivíduo, pelo estado ou pelas comunidades estabelecidas.

Outro autor que se destaca nessa vertente dos estudos da criminalidade é Bill Hillier, que desenvolveu as teorias da Sintaxe Espacial e do Movimento Natural. Na primeira, Hillier aponta como o grau de integração de uma rua ou rota ao restante da malha viária influencia diretamente no volume de pessoas e veículos circulando. As ruas que proporcionam maior possibilidade de acesso a outras ruas e a pontos de interesse em percursos menores, devido à sua integração, serão preferencialmente utilizadas pelos indivíduos.

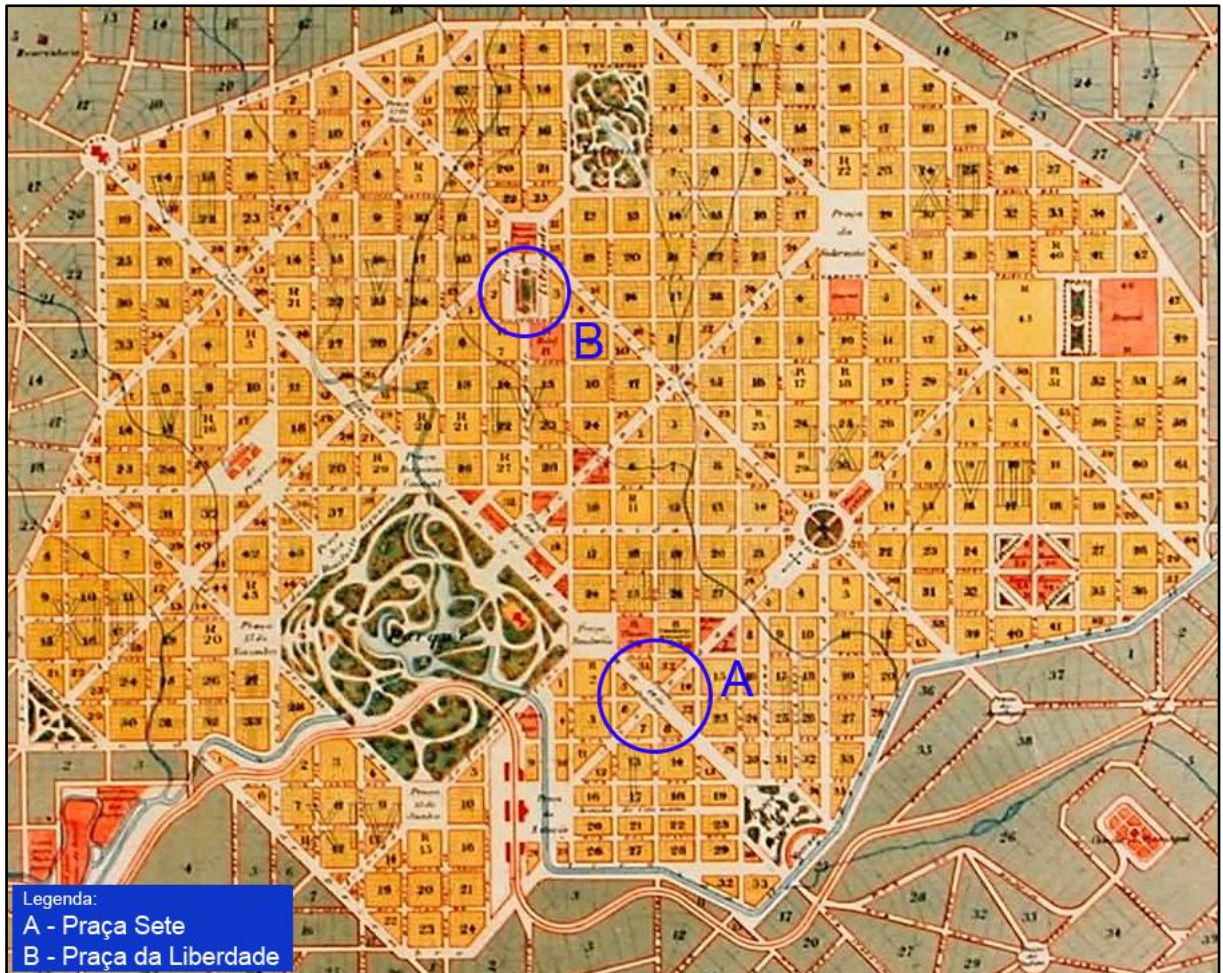
Em uma escala macro, pode-se perceber como a planta original de Belo Horizonte (datada de 1895) possui um traçado extremamente favorável aos deslocamentos ativos<sup>1</sup>, com quarteirões de 100 m x 100 m e avenidas cortando diagonalmente entre os “superblocos” de quarteirões. A proposta do engenheiro Aarão Reis para a nova capital de Minas Gerais, alinhada ao positivismo da República recém-instalada no Brasil, primava pela racionalidade do desenho das ruas e adequava-se aos cavalos, bicicletas, bondes e à

---

<sup>1</sup>Este estudo utiliza os termos “deslocamento ativo” ou “mobilidade ativa” para se referir ao que a literatura muitas vezes denomina “transporte não motorizado”. Ou seja, os deslocamentos por meio de caminhada e corrida ou movidos por tração humana (bicicleta, patins, patinete, skate e cadeira de rodas).

caminhada como os principais meios de deslocamento. Brasília também apostou na racionalidade, mas, em outro estágio do desenvolvimento tecnológico humano, implantou em suas ruas um traçado “carrocentrista”, definindo zoneamentos setorizados e *cul-de-sacs*<sup>2</sup> nas regiões residenciais.

**Figura 1 – Projeto de Aarão Reis para área urbana de Belo Horizonte**



Projeto original da área interna à Avenida 17 de Dezembro (atual Contorno), 1895.

Fonte: Comissão Construtora da Nova Capital (1895) - *adaptado*

No aspecto micro, a disposição dos acessos, rotas e saídas da Praça da Liberdade e da Praça Sete, bem como a presença de mobiliário urbano, iluminação, cobertura vegetal e a visibilidade influenciam por onde passarão os fluxos de pedestres. A teoria do Movimento Natural de Hillier aponta a malha urbana como a principal geradora dos padrões de movimento nas cidades. Ou seja, a correta disposição das vias é imprescindível para que exista a movimentação de pessoas em determinada região, e o comércio varejista, apesar de

<sup>2</sup> Ruas sem saída, comumente tortuosas, muito utilizadas nos subúrbios dos EUA e Inglaterra.

potencializar a atração de pessoas, apenas se instala em locais onde naturalmente já há pessoas circulando, dadas as características favoráveis de mobilidade (SABOYA, 2007).

(...) o movimento natural é o movimento de pessoas que é determinado apenas pela configuração das ruas e praças, pela forma como as ruas estão conectadas ou não, se possuem continuidade, se realizam ligações importantes entre pontos da cidade, e assim por diante. Hillier et al (1993) argumentam que a configuração do traçado, por si só, já gera um padrão de movimentação pela cidade, e esse padrão é o principal definidor de outros elementos do sistema urbano, como por exemplo o uso do solo. (SABOYA, 2007)

Portanto, a quantidade de pedestres em áreas comerciais é o produto da combinação entre a estrutura configuracional e a atração exercida pelas atividades exercidas nas edificações (comércio, residência, indústrias, etc.). Em outras palavras, isso equivale a dizer que os usos comerciais (para dar um exemplo) tendem a instalar-se em espaços com alta integração, pois esses espaços possuem já um movimento (natural) de pessoas. Ao instalar-se, eles passam a atrair ainda mais pessoas, aumentando exponencialmente a quantidade original trazida pela configuração. (SABOYA, 2007)

Hillier (2004) ressalta em seu trabalho a importância da vizinhança e dos pedestres como uma maneira de aprimorar a vigilância. Ao abordar a segurança das residências do subúrbio, recomenda a aproximação e continuidade das fachadas das edificações, evitando disposições protuberantes ou retraídas, especialmente nas entradas, que reduzam a visibilidade entre os imóveis e impeçam que transeuntes vejam ou sejam vistos.

Junte os edifícios; evite qualquer tipo de acesso secundário; (...); maximize a intervisibilidade dessas entradas por um *layout* linear e não fragmentado. (HILLIER, 2004, p. 49 – *tradução nossa*)

Um fato que chama a atenção não só em Belo Horizonte, mas em muitas grandes cidades, em maior ou menor escala, é a concentração de crimes no centro, frequentemente o local que possui a maior quantidade de pessoas circulando durante o dia, o maior número de estabelecimentos comerciais, câmeras e até mesmo de policiamento. Como exposto na Tabela 11, no capítulo de Metodologia, a região de Belo Horizonte com o maior número de roubos é a Zona Quente de Criminalidade do Hipercentro, com destaque para a Praça Sete, Praça Rio Branco e Praça da Estação.

A visão de Jacobs e Hillier diverge das ideias de Newman e Jeffery, que acreditam na restrição à circulação de pessoas desconhecidas. A grande quantidade de pessoas circulando, predominantemente desconhecidas, no caso da Praça Sete, não gera melhores números de criminalidade e, de certa forma, parece corroborar com a teoria dos Espaços

Defensáveis, de Newman (1996). Manter barreiras, gerando isolamento das populações de cada região em seu ambiente de origem, próximas a conhecidos, onde existe maior capacidade de controle e o constrangimento em prejudicar alguém é maior, é uma das posições defendidas por essa abordagem.

Hillier (2004) responde a essa posição, destacando que não é a grande quantidade de pessoas que torna o local inseguro. A concentração de pessoas, de comércios, de bancos, de veículos, de serviços, de turistas, entre outros, naturalmente aumenta as oportunidades de crimes ocorrerem nessas regiões, afinal, é onde a maior quantidade de potenciais vítimas está.

(...) acima de tudo, muito mais pessoas e atividade, e, portanto, oportunidades de crime, nas áreas centrais que em outros lugares. Portanto, análises simplistas sempre mostrarão as maiores taxas de criminalidade nos centros da cidade, porque é aqui que existem de longe as maiores concentrações de oportunidades de crime, e isso pode ser tomado – por engano (...) para reforçar a ideia de que as pessoas são uma fonte de perigo. (HILLIER, 2004, p. 46 – *tradução nossa*)

Hillier menciona algumas características da disposição das edificações e da malha urbana que podem prejudicar ou favorecer a atuação de bandidos, ressaltando, no entanto, que não há como isolar os elementos e rotulá-los como necessariamente bons ou ruins para a segurança de uma localidade, sendo diferente o resultado da combinação desses elementos com ambientes diversos. Ruas cheias favorecem a atuação de batedores de carteira; por outro lado, assaltantes buscam locais segregados, com baixa visibilidade, onde podem abordar suas vítimas sozinhas ou invadir imóveis sem serem percebidos.

Não podemos isolar elementos e dizer que isso é bom e isso é ruim. Tudo depende de como os elementos são agrupados e como eles são combinados para formar o *layout* geral. Embora os batedores de carteira necessitem de ruas movimentadas, e assaltantes de locais onde a integração se transforma em segregação para que as vítimas estejam disponíveis uma de cada vez, é claro que os ladrões de residências e comércios precisam de edificações com acesso isolado. Quanto menos nós fornecemos *layouts* fragmentados, seja com espaços públicos pouco utilizados e de baixa visibilidade, ou criando acessos secundários isolado às instalações, então, mais difícil o trabalho do ladrão será. (HILLIER, 2004, p. 49 – *tradução nossa*)

Lima (2010) ressalta a importância da ocupação (estática) dos espaços públicos presente em Jacobs (2014) e Hillier (2004), sobretudo a intervisibilidade abordada pelo segundo, por meio dos “espaços convexos”, em que todos os pontos podem ser avistados pelos demais. Lima (2010) acrescenta, ainda, a importância de características físicas que

facilitem o deslocamento, a orientação e a eficiência dos espaços para incentivar o movimento, importante para proporcionar os “olhos da rua” e a constante vigilância.

A ocupação, por ser mais estática e por envolver a interação ou co-presença de pessoas, relaciona-se ao que os autores denominam espaços convexos – aqueles onde de todos os pontos podem ser avistados todos os demais, permitindo a consciência recíproca da presença das pessoas que o utilizam – e utiliza-se mais das propriedades locais de lugares específicos. Já o movimento relaciona-se aos espaços lineares, ou axiais, e demanda atributos espaciais que facilitem o deslocamento e a orientação, como inteligibilidade e eficiência, utilizando-se das propriedades mais globais do padrão de espaços. (LIMA, 2010, p. 40)

Opondo-se às propostas anteriores, Newman (1996), por meio da Teoria dos “Espaços Defensáveis”, propõe que os limites do território sejam bem definidos, com a distinção dos indivíduos entre “moradores” e “estranhos”, sendo os últimos estigmatizados como potenciais perturbadores das regras locais. A circulação de pessoas desconhecidas dentro do território é caracterizada como uma ameaça, devendo ser reduzida e controlada. Esta vertente também se distingue da anterior por ser focada em espaços residenciais menores (bairros e conjuntos habitacionais), de certa forma desconsiderando sua interação com o restante da cidade.

Todos os programas de Espaços Defensáveis têm um propósito comum: reestruturar o *layout* físico das comunidades para permitir que os residentes controlem as áreas em torno de suas casas. Isso inclui as ruas e terrenos fora de seus edifícios e os saguões e corredores dentro deles. Os programas ajudam as pessoas a preservar as áreas nas quais eles podem praticar seus valores e estilos de vida comuns. (NEWMAN, 1996, p. 9 – *tradução nossa*)

Newman (1996) concentra-se na melhoria da segurança dos conjuntos habitacionais (*projects*) americanos de baixa renda, propondo a redução do tamanho e da quantidade de usuários das áreas comuns, a fim de aumentar a sensação de propriedade sobre o espaço, e ressaltando a importância da separação do espaço público e do espaço privado.

A crítica mais comum às ideias de Newman, desde o lançamento dos Espaços Defensáveis em 1972, é que sua visão contribuiria para uma segregação social e espacial, a partir da restrição de circulação dos indivíduos – embora, em sua publicação de 1996, o autor defenda que sua teoria é capaz de integrar pessoas de classes e cores diferentes. Ele ressalta, no entanto, que essa integração se dará entre as pessoas que vivem na mesma região. Ou seja, não há a proposta de permeabilidade entre as regiões, de interação entre os habitantes de

partes diferentes da cidade, mas, segundo o autor, um estímulo à convivência da diversidade que habita cada local.

Tendo como base que as condições socioeconômicas dos indivíduos têm grande papel para a “escolha” da região de moradia, especialmente no Brasil, mesmo essa diversidade interna ao espaço a ser defendido pouco provavelmente existirá. Teresa Caldeira, em seu livro “A Cidade de Muros” (2000), comenta a formação de enclaves nos municípios brasileiros, sobretudo nas grandes cidades. As “cidades muradas”, com suas características de espaços defensáveis e inevitável efeito de segregação, reduzem a diversidade com a qual os indivíduos têm contato, ao restringir o acesso de estranhos.

(...) os enclaves tendem a ser ambientes socialmente homogêneos. Aqueles que escolhem habitar esses espaços valorizam viver entre pessoas seletas (ou seja, do mesmo grupo social) e longe das interações indesejadas, movimento, heterogeneidade, perigo e imprevisibilidade das ruas. Os enclaves privados e fortificados cultivam um relacionamento de negação e ruptura com o resto da cidade e com o que pode ser chamado de um estilo moderno de espaço público aberto à livre circulação. (CALDEIRA, 2000, p. 259)

Extensos muros deixam as ruas “cegas”, ao impedirem a existência de “olhos da rua”, pois não há visão de fora para dentro ou de dentro para fora, isolando os dois espaços. Além disso, a ausência de pontos de interesse ao longo da rua diminuirá a sua atratividade e, conseqüentemente, o fluxo de pessoas em movimento. A inexistência dessas características importantes para Jacobs (2014) e Hillier (2004) tende a tornar o entorno do enclave um local com menor vitalidade, o que reduz a sensação de segurança. Como consequência, aqueles que podem pagar por isso, evitam ao máximo a presença nas ruas, aumentando a utilização do automóvel e, conseqüentemente, reduzindo o contato com os espaços públicos e com as pessoas da cidade.

O modelo “Crime Prevention Through Environmental Design – CPTED” (Prevenção do crime através do desenho ambiental) inaugura a Teoria Situacional do Crime, criada por Jeffery (1971) e desenvolvida posteriormente por Crowe (1999) e Coulquhoun (2004). Fernandes (2007), citado por Marques, Ricardo e Siqueira (2013) na nota técnica do “Estudo Conceitual Sobre os Espaços Urbanos Seguros”, ressalta que o modelo do CPTED se baseia na ideia de que os criminosos tomam decisões racionais ao escolherem suas vítimas.

Estas percepções, ao influenciarem o processo de tomada de decisão, poderão levar o potencial criminoso a optar por desistir da ação, se no decurso do seu processo decisório concluir que os potenciais riscos superam

os eventuais lucros derivados da ação criminosa (FERNANDES, 2007, p. 51 apud MARQUES, RICARDO E SIQUEIRA, 2013, p. 203).

Dessa forma, o CPTED propõe, por meio do design do ambiente, maneiras de influenciar a decisão do potencial criminoso, inibindo-o de agir de forma delituosa e, ainda, proporcionar maior sensação de segurança às pessoas do local. Seus quatro princípios são: vigilância natural, territorialidade, controle social dos acessos e manutenção do espaço público. A vigilância natural, explorada anteriormente neste capítulo, também aparece como um princípio importante, sendo exercida pela população, ao transitar pelas ruas ou permanecer nas edificações que permitem observar os espaços públicos:

1 Vigilância natural: (...) os mecanismos de vigilância natural passam pela colocação estratégica de janelas, portas e árvores, pela boa iluminação do espaço e pela promoção de atividades que levem à passagem e frequência de pessoas, maximizando a vigilância. (MARQUES, RICARDO E SIQUEIRA, 2013, p. 7)

Assim como Jacobs, a CPTED aborda a territorialidade, mas a autora chama a atenção para seus perigos quando proveniente de grupos que extrapolam o “sentimento de pertencimento” – que é saudável para Jacobs, Newman e Jeffery –, transgridem e alteram as regras sociais e formais, de acordo com a sua conveniência, como fazem as gangues ou como ocorre nas chamadas “cracolândias”. Para a Teoria Situacional, a territorialidade está associada à familiaridade e ao apego com o local, com ocupá-lo e sentir-se um de seus donos, zelando por ele.

2 Territorialidade: o sentimento de propriedade pode ser reforçado quando os residentes se identificam com os espaços e quando a configuração do espaço é compreensível para eles. Espaços abandonados e sem dono são vulneráveis e propícios para o cometimento de delitos. O reforço territorial emprega elementos de design, tais como, calçadas, paisagens e varandas, que ajudam a distinguir as áreas públicas e privadas, buscando a participação da comunidade na formulação do desenho da intervenção. (MARQUES, RICARDO E SIQUEIRA, 2013, p. 204)

O controle social dos acessos está ligado à territorialidade e aos Espaços Defensáveis de Newman, ao canalizar a circulação de pessoas e criar alguns pontos de controle, como portões, dificultando a eventual fuga do criminoso.

3 Controle social dos acessos: pretende desencorajar o delinquente criando possibilidades de risco de ele ser pego. Isto pode ser conseguido, por exemplo: canalizando a circulação para determinados locais através da utilização de passeios, portões, iluminação e árvores possibilitando um maior controle do espaço. (MARQUES, RICARDO E SIQUEIRA, 2013, p. 8)

O quarto princípio, manutenção do espaço público, pode ser associado à Teoria das Janelas Quebradas, desenvolvida por Philip Zimbardo (1969). Segundo ela, a propensão humana ao vandalismo e ao descaso com espaços públicos está diretamente relacionada à situação de conservação desses locais. Um ambiente previamente vandalizado e sujo geraria menos constrangimento ao indivíduo em cometer novos atos de vandalismo, depositar lixo em local inadequado ou fazer mau uso dos equipamentos públicos. A contínua degradação daria a impressão de que o espaço está abandonado tanto pela população quanto pelo Estado, tornando-o mais convidativo a pequenos delitos, que, se não reprimidos, podem evoluir para crimes mais graves. Zimbardo (1969) defende, dessa forma, que a zeladoria do ambiente urbano seja constante, coibindo a ação de pichadores, prezando pela limpeza das ruas, reparando rapidamente equipamentos danificados e mantendo a organização e boa aparência dos espaços públicos e privados.

4 Manutenção do espaço público: pode ser feita pelo poder público como também pela comunidade. Locais onde os sinais de abandono e decadência são visíveis são mais propícios ao crime. (MARQUES, RICARDO E SIQUEIRA, 2013, p. 8)

Marques, Ricardo e Siqueira (2013) ressaltam que a aplicação do CPTED deve respeitar as características físicas e sociais do ambiente objeto da intervenção. Deve-se conhecer o contexto e as características da utilização dos espaços e planejar a adequação dos elementos a serem inseridos ou modificados, para que sejam harmônicos com os usos consagrados do local, exceto se for necessário alterá-los radicalmente.

Compans e Souza (2009) sintetizam as abordagens de Jacobs, Hillier, Newman e Jeffery em quatro dispositivos fundamentais: vigilância natural; permanência e movimentação de pessoas; reforço territorial; e domínio coletivo sobre territórios e acessos.

A tradução das teorias acima esboçadas em técnicas e metodologias projetuais mostra a combinação de quatro dispositivos fundamentais, necessariamente associados: (1) “vigilância natural” (transmitir ao delinquente a sensação de estar sendo vigiado); (2) aumento na permanência e movimentação de pessoas no local (ampliação da circulação e acessibilidade, diversidade de usos, conexão dos espaços entre si, facilitação do atravessamento de áreas); (3) reforço territorial (respondendo ao instinto natural de se ter o espaço como domínio pessoal); (4) domínio coletivo sobre territórios e acessos (controle das entradas e permanência de pessoas em determinado local, transparência nos limites de segmentos espaciais). (COMPANS E SOUZA, 2009, p. 18)

Compans e Souza (2009) citam iniciativas urbanísticas capazes de impactar positivamente a segurança e a sensação de segurança de uma localidade. Desde algumas relativamente simples, como a adequação da iluminação pública para o aumento da intervisibilidade noturna, até mais radicais e caras, como a redução do tamanho de quadras.

Os objetos de intervenção são, dentre outros: iluminação pública; traçado das vias; redução do tamanho de quadras; ampliação da diversidade de usos; cercamento de áreas; diversificação de usos; cuidados com a qualidade da paisagem, como ajardinamento e pavimentação de calçadas; ampliação de janelas e aberturas. (COMPANS E SOUZA, 2009, p. 18)

Elementos das quatro visões apresentadas podem ser identificados nas ruas de Belo Horizonte e permitem ilustrar alguns aspectos nelas abordados. A iluminação deficiente da Praça da Liberdade; as extensas fachadas cegas dos edifícios residenciais do bairro Lourdes; o desalinhamento das fachadas da região central; e a obstrução da visão em profundidade (por bancas de jornal nas calçadas) ou pela vegetação (na Praça Raul Soares) são alguns exemplos de problemas passíveis da atuação estatal, via regulação ou ação, que poderiam contribuir para o aumento da sensação de segurança.

## 2.2 Revitalização urbana: exemplos da Colômbia

Nesta seção, são apresentados e discutidos alguns elementos do processo de revitalização de duas importantes cidades colombianas, que alcançaram uma substancial redução nos índices de violência<sup>3</sup> e aumento na sensação de segurança: Medellín e Bogotá. Consideradas referências mundiais de transformação urbana, essas cidades se modificaram nos últimos 15 anos, com importante articulação intersetorial, principalmente entre o planejamento urbano, com atenção às praças e espaços de convivência; a mobilidade urbana, com ampliação do acesso ao transporte público e conseqüentemente à cidade; a segurança pública, com políticas de mediação comunitária, ampliação da presença do Estado e grande efetivo policial; e a construção de equipamentos culturais, de educação e de lazer nos locais mais vulneráveis.

Esses exemplos possibilitam perceber a articulação entre a teoria previamente apresentada e a prática, com a apropriação dos espaços públicos pela população e a democratização do acesso à cidade e das oportunidades de lazer, cultura e aprendizado. Em ambas as cidades, houve um importante trabalho de revitalização da região central, com ressignificação de alguns espaços, algumas vezes designados como símbolos da transformação, tornando-os atrativos para a ocupação de pedestres e, conseqüentemente, mais seguros. As intervenções estruturais foram acompanhadas de políticas de ocupação constante dos espaços públicos, como atividades culturais e ruas abertas ao lazer, que incentivaram a circulação e a permanência de pessoas nesses locais. Ao mesmo tempo em que inibia a ação de criminosos por meio da presença de vários “olhos da rua”, essa política auxiliou na naturalização da percepção de que as ruas são seguras e de que o período de insegurança havia ficado para trás. O aumento da sensação de segurança ampliou as possibilidades de espaços públicos ainda mais ocupados e, conseqüentemente, mais seguros, criando um ciclo.

O Edifício Carre é um dos símbolos da transformação de Medellín. Um dos prédios mais antigos da cidade, ele se degradou juntamente com a região central, sendo ocupado por moradores de rua e usuários de drogas. No mandato do prefeito Sergio Fajardo (2004-2007), após a revitalização da região do Parque de Cisneros, esse edifício histórico foi transformado em sede da Secretaria de Educação de Medellín (EL TIEMPO, 2007),

---

<sup>3</sup> Medellín - 1991: 266 homicídios por 100 mil habitantes. 2015: 20 homicídios para cada 100 mil habitantes.

simbolizando a transformação de um espaço antes associado ao abandono e à criminalidade em um local importante para a construção de um futuro melhor para os habitantes da cidade. O mesmo aconteceu em outras regiões anteriormente marcadas pelo abandono e a violência, onde foram implantados espaços de cultura, lazer e conhecimento, ressaltando a necessidade de superar as tensões do passado e retomar os espaços para a convivência da sociedade.

Uma das bandeiras do Prefeito de Medellín, Sergio Fajardo, desde o início de sua administração em 2004, foi a construção de um parque de ciência e tecnologia. O sonho tinha um nome: Parque Explora. Hoje, quase no final de seu mandato, está prestes a se tornar uma realidade. A localização não é um acaso. Está construído à beira da Avenida Carabobo - recentemente adaptada aos pedestres - perto do lixão Moravia e do depósito de entulhos El Oasis, em frente ao Jardim Botânico; isto é, no meio do que já foi uma das áreas mais violentas da cidade: as comunas do nordeste e do noroeste. O objetivo do Parque é quebrar os preconceitos e mudar a imagem da área, “passar do medo para a esperança”, diz Fajardo. (EL TIEMPO, 2007 – *tradução nossa*)



Edifício Carre, Medellín, Colômbia.  
Fonte: O autor (2016)

As palavras do ex-prefeito, “passar do medo para a esperança”, parecem ser o mantra sob o qual a cidade se apoiou para abandonar a fama de “a mais perigosa do mundo”. Atualmente, Medellín é um dos destinos turísticos da moda, repleta de estrangeiros curiosos com a virada que governos e sociedade conseguiram realizar em tão pouco tempo. O caminho adotado foi a oferta de espaços culturais, de lazer e de conhecimento nas regiões mais perigosas e desintegradas, o aumento da presença do Estado e a democratização do acesso à cidade e aos espaços públicos. Ao contrário do modelo de Unidade de Polícia Pacificadora

(UPP) insuladas em favelas do Rio de Janeiro, Medellín levou lazer, cultura, bibliotecas, escolas e transporte público a regiões pobres e isoladas.

Ao implantar o sistema de Metrocable, transporte coletivo por meio de teleféricos, e integrá-lo ao Metro, o único sistema de metrô do país e motivo de orgulho para a cidade, a mobilidade dos cidadãos de algumas regiões pobres foi consideravelmente ampliada e valorizada. O *slogan* do sistema, “*Aquí también se vive la cultura Metro*”, explicita que essas regiões pobres e marginalizadas também são integradas, podem acessar qualquer parte da cidade e, sobretudo, são parte dela e compartilham sua cultura. A reportagem do jornal El Tiempo (2007) mostra como a chegada do transporte público e de outras intervenções de infraestrutura deram condições ao desenvolvimento de regiões pobres:

Desde a criação do Metrocable, a comuna nordeste sentiu a intervenção urbana como nenhuma outra região. A biblioteca España, o aprimoramento da infraestrutura viária e da habitação em Andalucía, La Francia, Bairro Popular e Santo Domingo Savio se somam à criação do Parque de la Herrera e a recuperação da quebrada Juan Bobo, eixo dessa área, com um projeto paralelo de realocação de casas em alto risco, e um conjunto de imóveis de interesse social. Além disso, a construção da ponte de Andaluzia, que conecta a leste com o bairro La Francia e o Bairro Popular. E como um bairro melhor atrai mais progresso, às 18 lojas que era possível contar em Andalucía, agora se somam quase 200. Na área há entidades bancárias e empresas de comunicação, o que há alguns anos era impossível. (EL TIEMPO, 2007 – *tradução nossa*)



Metrocable San Javier, Medellín, Colômbia

Fonte: O autor (2016)

Gustavo Restrepo, ex-gerente de projetos urbanos da Empresa de Desenvolvimento Urbano de Medellín entre 2005 e 2010, ressaltou que, apesar da importância do urbanismo, a combinação das intervenções físicas com a parte social e econômica são imprescindíveis para melhorar e aportar segurança a uma região. A atuação integral do governo, que atenda diversos aspectos importantes para a vida da população que vivencia a região trabalhada, é o que pode potencializar os benefícios das alterações promovidas pelo planejamento urbano, como afirmou Gustavo Restrepo:

“Bem, a verdade é que o urbanismo sozinho não resolve nada. A maneira como o urbanismo intervém, melhora e aporta segurança a uma região é quando somam-se, não somente a parte física, mas as partes social e econômica. Tem que haver uma visão de governo e uma política integral que permita articular ações, como por exemplo, o fortalecimento das pequenas e médias empresas e o investimento na construção de uma sociedade mais forte, de uma sociedade que se transforme enquanto o lugar está sendo transformado fisicamente. Isso é fundamental e só assim podemos realizar uma verdadeira transformação”. (A TARDE, 2017)

Ex-diretor das Empresas Públicas de Medellín entre 2008-2011, Federico Restrepo resalta a necessidade de intersetorialidade das políticas públicas de diversas áreas para alcançar os resultados que Medellín conseguiu. Além disso, Restrepo diz que a atuação estatal deve ter como objetivo ampliar as oportunidades dos mais pobres, ofertando educação e transporte, por exemplo, da mesma qualidade para as regiões mais ricas e mais pobres:

“Assumimos uma visão de que tudo está interligado: educação, cultura, bibliotecas, segurança e espaços públicos” (...). “Mas a questão mais ampla é que a meta do governo deveria ser oferecer a ricos e pobres a mesma qualidade de educação, transporte e arquitetura pública. Desse jeito, você amplia a sensação de propriedade.” (FOLHA DE S. PAULO, 2012)



“Medellín – todos por la vida”, slogan da cidade na calçada do bairro El Poblado, Medellín, Colômbia.  
Fonte: O autor (2016)

Bogotá, por sua vez, passou por uma grande transformação em sua mobilidade urbana a partir da gestão do prefeito Enrique Peñalosa (1998-2000), que, baseado no famoso modelo de pistas exclusivas para os ônibus de Curitiba, implantou na capital colombiana o Transmilenio, sistema de BRT (*bus rapid transit*). Simultaneamente ao Transmilenio, houve a continuidade da expansão da malha ciclovária iniciada na gestão anterior, a proibição do estacionamento de carros nas calçadas e a qualificação dos espaços destinados aos pedestres.



Bicicletário da Estação El Dorado do Transmilenio, Bogotá, Colômbia.  
Fonte: O autor (2016)

O prefeito utilizava a democracia como argumento para retirar espaços urbanos previamente dominados pelos carros e destiná-los ao transporte público (aumentando sua capacidade e agilidade), às bicicletas e aos pedestres, valorizando, desta forma, os mais pobres. A melhoria das condições para utilizar o transporte público, caminhar e pedalar, gradativamente, possibilitou a maior presença de pessoas nas ruas e, conseqüentemente conforme Jacobs (2014) e Hillier (2004), incentivou o aumento da sensação de segurança. As atividades culturais nas ruas e praças forneciam mais incentivos para a presença da população nas ruas, enquanto o grande efetivo de policiais reforçava a presença do estado para coibir crimes. Na foto abaixo é possível observar uma rua aberta para os pedestres e a presença constante de policiais (vestindo roupas fluorescentes).



Rua aberta para pedestres no período próximo ao natal em La Candelária, região central de Bogotá, Colômbia.

Fonte: O autor (2016)

### 2.3 Sensação de segurança

Para estudar a relação entre o ambiente urbano e a sensação de segurança, esta seção apresenta dados do suplemento “Características da vitimização e do acesso à Justiça no Brasil”, da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2009, e do relatório “Percepção de Medo no Estado de Minas Gerais” (2010), do Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública (Crisp). A análise tem como foco os dados de Minas Gerais, da Região Metropolitana de Belo Horizonte e do Município de Belo Horizonte e proporciona instrumentos para fundamentar a elaboração do questionário utilizado por este estudo.

A sensação de segurança está inversamente relacionada ao risco percebido pelo indivíduo em determinado espaço. Quanto mais familiaridade houver com o território e com as pessoas que o ocupam, menor será o temor de ser vítima de um crime. Nesse contexto, o tamanho da população de um município é outro fator a influenciar a percepção dos indivíduos sobre sua segurança (CRISP, 2010). Quanto maior for a cidade e sua população, maior será o número de desconhecidos – cujos comportamentos são menos previsíveis – com os quais seus cidadãos precisam conviver, o que tende a aumentar o medo em relação a eles. Chama a atenção, inicialmente, a discrepância entre os percentuais observados no Estado e na RMBH, principalmente quando a pergunta se refere ao bairro e à cidade.

A percepção de risco geralmente acontece quando o indivíduo está em um ambiente estranho e desorientador, longe de seu território, dos objetos e figuras conhecidas que lhe dão apoio. Em outras palavras, a percepção de risco é a tentativa de transformar incertezas em estimativas de probabilidades que algo negativo ocorra, mesmo que não haja nenhum indício objetivo de que alguma coisa iria ocorrer. (CRISP, 2010, p. 47)

A Tabela 1 permite perceber como a familiaridade com o ambiente reflete na sensação de segurança. Conhecer a dinâmica do local e as pessoas que circularam regularmente por ele, torna os indivíduos mais confiantes em seu domicílio e bairro, embora o último apresente um resultado significativamente inferior em relação ao primeiro. Os “olhos da rua” são mais atentos aos conhecidos, oferecendo-lhes mais proteção contra ameaças, enquanto o maior conhecimento sobre a área torna mais fácil evitar situações de vulnerabilidade ao crime.

**Tabela 1 - Pessoas de 10 anos ou mais de idade que se sentiam seguras no seu domicílio, bairro e cidade, e percentual de pessoas que se sentiam seguras no seu domicílio, bairro e cidade, na população de 10 anos ou mais de idade, segundo algumas Unidades da Federação e Regiões Metropolitanas - 2009**

Unidade Federativa e Região Metropolitana	Pessoas de 10 anos ou mais de idade que se sentiam seguras (1 000 pessoas)			Percentual de pessoas que se sentiam seguras no <u>seu domicílio</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)	Percentual de pessoas que se sentiam seguras no <u>seu bairro</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)	Percentual de pessoas que se sentiam seguras na <u>sua cidade</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)
	No seu domicílio	No seu bairro	Na sua cidade			
Minas Gerais	13 718	12 109	10 387	79,1	69,9	59,9
RMBH	3 466	2 629	1 896	78,1	59,2	42,7

Fonte: IBGE, 2010.

O percentual de pessoas que se sentiam seguras no seu domicílio, era de 79,1% e 78,1%, em Minas Gerais e na RMBH respectivamente, mas cai para 69,9% e 59,2% no bairro e 59,9% e 42,7% na cidade. Além da grande queda, é marcante a distância entre os resultados do estado e da RMBH. Por esse e outros resultados, detalhados a seguir, é possível identificar padrões sobre a influência de variáveis como sexo, idade, renda e ambiente (domicílio, bairro e cidade) na sensação de segurança, que possibilitam estabelecer parâmetros de comparação com o questionário elaborado para este estudo.

Via de regra, os fenômenos de percepção criminal não seguem um padrão homogêneo de distribuição. Em muitos casos, eles podem variar quando pensados em termos de sexo, idade, faixa de renda, local onde vive, estado civil, escolaridade, dentre outros. (CRISP, 2010, p. 8)

Ao combinar o ambiente com algumas variáveis, pode-se definir outros padrões, por exemplo, em relação ao sexo dos indivíduos. As mulheres sentem-se menos seguras que os homens no domicílio, no bairro e na cidade, e o histórico brasileiro de violência contra a mulher, incluindo a doméstica, provavelmente tem papel fundamental nesse resultado.

A Tabela 2 expõe o percentual de pessoas acima de 10 anos que se sentiam seguras em seu domicílio, no seu bairro e na sua cidade, por sexo, em Minas Gerais e na Região Metropolitana. A análise de seus dados evidencia a diferença entre a sensação de segurança de homens e mulheres nos três ambientes e nos dois espaços geográficos.

**Tabela 2 - Percentual de pessoas que se sentiam seguras no seu domicílio, no seu bairro e na sua cidade, na população de 10 anos ou mais de idade, por sexo, em Minas Gerais e na Região Metropolitana de Belo Horizonte – 2009**

Unidade Federativa e Região Metropolitana	Percentual de pessoas que se sentiam seguras no seu domicílio, na população de 10 anos ou mais de idade (%)		
	Total	Sexo	
		Homens	Mulheres
Minas Gerais	79,1	80,7	77,7
RMBH	78,1	79,6	76,7
	Percentual de pessoas de 10 anos ou mais de idade que se sentiam seguras no seu bairro, na população de 10 anos ou mais de idade (%)		
Minas Gerais	69,9	72,3	67,6
RMBH	59,2	62,0	56,8
	Percentual de pessoas de 10 anos ou mais de idade que se sentiam seguras na sua cidade, na população de 10 anos ou mais de idade (%)		
Minas Gerais	59,9	62,5	57,5
RMBH	42,7	45,4	40,3

Fonte: IBGE, 2010.

Em Minas Gerais, 80,7%, 72,3% e 62,5% dos homens se sentem seguros no seu domicílio, no seu bairro e na sua cidade, respectivamente. Esses números são menores entre as mulheres, respectivamente 77,%, 67,6% e 57,%. Apesar dos percentuais inferiores registrados na RMBH, a diferença entre homens e mulheres é semelhante, ao que ocorre no estado, com o valor mínimo de 40,3% das mulheres se sentindo seguras na sua cidade.

Entre as medidas sócio-demográficas, sexo é uma característica muito influente sobre a sensação de medo das pessoas, independente do tipo de crime ou do local. Ser mulher tem um efeito positivo sobre esse sentimento. Ou seja, mulheres têm uma chance maior de sentir medo de se tornar vítima de crime se comparado com os homens que possuem um efeito negativo (as chances de sentir medo de crime são menores para o sexo masculino). (CRISP, 2010, p. 131)

A separação dos indivíduos por faixas etárias também permite concluir como a sensação de segurança está diretamente relacionada à idade. Quanto mais jovem, mais segura se sente a população, nos três ambientes pesquisados, excetuando-se a faixa “70 anos ou mais”, conforme a Tabela 3.

**Tabela 3 - Percentual de pessoas que se sentiam seguras no seu domicílio, no seu bairro e na sua cidade, na população de 10 anos ou mais de idade, por grupos de idade, em Minas Gerais e na Região Metropolitana de Belo Horizonte - 2009**

Unidade Federativa e Região Metropolitana	Percentual de pessoas que se sentiam seguras no <u>seu domicílio</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)							
	Total	Grupos de idade						
		10 a 15 anos	16 a 24 anos	25 a 34 anos	35 a 49 anos	50 a 59 anos	60 a 69 anos	70 anos ou mais
Minas Gerais	79,1	82,4	80,3	78,6	78,8	78,0	76,5	77,7
RMBH	78,1	81,5	80,0	77,0	78,0	75,8	77,2	75,4
	Percentual de pessoas que se sentiam seguras no <u>seu bairro</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)							
Minas Gerais	69,9	73,5	70,4	69,6	69,1	68,3	66,9	71,4
RMBH	59,2	63,8	60,3	57,8	58,8	57,3	55,6	62,4
	Percentual de pessoas que se sentiam seguras na <u>sua cidade</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)							
Minas Gerais	59,9	64,7	61,4	58,7	58,9	58,1	57,9	59,9
RMBH	42,7	49,7	45,2	41,0	41,9	40,1	39,0	40,7

Fonte: IBGE, 2010.

O grupo etário de 10 a 15 anos é o que possui maior sensação de segurança nos três ambientes abordados pela PNAD 2009, tanto em Minas Gerais como na RMBH. Convém destacar a disparidade entre o maior valor observado para o domicílio (82,4% em Minas Gerais) e o menor (75,4% na RMBH), e o maior valor observado para a cidade (64,7% em Minas Gerais) e o menor valor observado para a cidade (39% na RMBH).

No caso da variável idade, encontramos relações diferentes entre jovens, adultos e idosos. De uma forma mais generalizada, os adultos e idosos tendem a ter uma chance maior de sentir medo de crime se comparado com os jovens. (...) Em geral, mulheres têm maior percepção do risco de vitimização do que homens, apesar destes apresentarem maiores taxas de vitimização. O mesmo ocorre com pessoas idosas WARR (1984); SKOGAN & MAXFIELD (1981). Uma explicação para esta divergência é que mulheres e idosos têm diferentes sensibilidades ao risco de vitimização, sentindo-se mais vulneráveis. Logo, mulheres e idosos se percebem como alvos mais atrativos; por outro lado, homens e jovens em geral se expõem mais ao risco de vitimização e tendem a estar em maior proximidade a criminosos (STAFFORD & GALLE, 1984). (CRISP, 2010, p. 131)

A Tabela 4 permite observar as diferenças na sensação de segurança de cinco classes de rendimento e perceber que quanto maior a renda, mais as pessoas se sentem seguras dentro de seu domicílio, corroborando com a percepção do domicílio e dos espaços privados como fortalezas urbanas. Tal hipótese se confirma especialmente após a análise feita na Tabela 5, que mostra a diferença entre a sensação de segurança no domicílio e na cidade para cada uma das faixas de renda.

Na RMBH, o grupo “2 ou mais” salários mínimos per capita tem uma diferença de 45,3 pontos na sensação de segurança entre os dois ambientes, com 81,7% das pessoas se sentindo seguras em seu domicílio, enquanto apenas 36,4% se sentem seguras em sua cidade.

**Tabela 4 - Percentual de pessoas que se sentiam seguras no seu domicílio, no seu bairro e na sua cidade na população de 10 anos ou mais de idade, por classes de rendimento mensal domiciliar *per capita*, em Minas Gerais e Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) - 2009**

Unidade Federativa e Região Metropolitana	Percentual de pessoas que se sentiam seguras <u>no seu domicílio</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)					
	Total (1)	Classes de rendimento mensal domiciliar <i>per capita</i> (salário mínimo)				
		Menos de 1/4	1/4 a menos de 1/2	1/2 a menos de 1	1 a menos de 2	2 ou mais
Minas Gerais	79,1	76,8	78,3	79,4	78,6	81,0
RMBH	78,0	68,7	76,4	78,0	76,7	81,7
	Percentual de pessoas que se sentiam seguras <u>no seu bairro</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)					
Minas Gerais	69,8	74,0	72,6	70,8	67,7	67,5
RMBH	59,2	54,4	59,2	62,1	57,6	57,9
	Percentual de pessoas que se sentiam seguras <u>na sua cidade</u> , na população de 10 anos ou mais de idade (%)					
Minas Gerais	59,9	69,0	66,1	61,2	57,0	53,0
RMBH	42,7	44,3	46,5	47,9	41,2	36,4

Fonte: IBGE, 2010.

Nota: Excluídas as pessoas cuja condição na unidade domiciliar era pensionista, empregado doméstico ou parente do empregado doméstico. (1) Inclusive as pessoas sem declaração de rendimento mensal domiciliar *per capita*.

As duas faixas de maior renda, com destaque para a “2 ou mais” salários mínimos per capita, são as que apontaram menor sensação de segurança na cidade em Minas Gerais e na RMBH. Além disso, excluindo-se a classe “menos de 1/4” da RMBH, a menor sensação de segurança no bairro também é registrada nos dois grupos de maior renda.

A grande desigualdade social<sup>4</sup> do Brasil, associada às altas taxas de criminalidade e à baixa sensação de segurança, contribui para um fenômeno comum nas grandes regiões metropolitanas brasileiras, a segregação espacial.

A taxa do Brasil de 572,7 roubos por 100.000 habitantes é uma das mais altas da América Latina, com grande distância das mais baixas, registradas no Paraguai, Panamá e Guatemala. Vale ressaltar que a taxa de Belo Horizonte é ainda maior que a brasileira, atingindo 1.378<sup>5</sup> por 100.000 habitantes em 2014.

<sup>4</sup> Gini (2015): Brasil (0,490). Países OCDE variam entre 0,244 (Islândia) e 0,459 (México). Média OCDE: 0,318

<sup>5</sup> IMRS 2014

<b>Taxa de roubo por 100.000 habitantes, América Latina, 2011</b>	
<b>País</b>	<b>2011</b>
Argentina (2008)	973,3
México	688
<b>Brasil</b>	<b>572,7</b>
Chile (2012)	468,1
Uruguai	456,5
Costa Rica	397,6
Honduras	276,3
Peru	217
Venezuela	211
Rep. Dominicana	210,9
El Salvador (2012)	88,3
Bolívia (2009)	86,3
Nicarágua	71,5
Guatemala	67
Panamá	62
Paraguai (2010)	18,2

Fonte: PNUD, 2013, p. 3 – *destaque nosso*

O relatório “Segurança Cidadã com rosto humano: Diagnóstico e Propostas para a América Latina”, do PNUD (2013), mostra que a porcentagem de pessoas que afirmam ter limitado suas opções de lazer por temor de ser vítima de crime varia entre 20,6% e 59,1% na América Latina. No Brasil, esse valor é de 24,7%. A porcentagem de pessoas que declarou limitar os locais de compras devido ao medo do crime varia de 16,8% a 51,5% nos países da região. Além disso, entre 45% e 65% dos entrevistados disseram que deixaram de sair à noite devido ao medo de ser vítima de criminosos (LAPOP apud PNUD 2013).

Os efeitos da criminalidade alta e da baixa sensação de segurança são múltiplos, e um deles é a limitação da liberdade do indivíduo, de sua maneira de viver, se deslocar e ocupar a cidade. O medo de ser vítima de algum crime tem influência direta na decisão de onde morar, onde fazer compras, onde se sentar para passar o tempo ou por qual rua caminhar. Altera o comportamento das pessoas, desestimula a convivência nos espaços públicos e reduz a qualidade de vida na cidade (PNUD, 2013).

Enclaves urbanos, por meio de condomínios fechados, clubes de recreação, shoppings e outros espaços privados são percebidos como fortalezas, em que aqueles que estão dentro estão protegidos dos que estão fora, sendo a rua vista como ambiente hostil. Caldeira (2000) trata da segregação espacial no Brasil, chamando a atenção para uma

característica marcante: a criação de espaços privados de uso coletivo, que negam a vida pública e a diversidade.

Todos os tipos de enclaves fortificados partilham algumas características básicas. São propriedade privada para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo que desvalorizam o que é público e aberto na cidade. São fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. São voltados para o interior e não em direção à rua, cuja vida pública rejeitam explicitamente. (CALDEIRA, 2000, p. 258)

Esses espaços com controle de acesso ilustram a Teoria dos Espaços Defensáveis de Newman, encorajando a vida social dentro dos ambientes privados. Assim, grande parte do contato do cidadão com a cidade passa a ser intermediado pelos pneus de seus carros. As pessoas deixam de caminhar, de utilizar as praças e parques e se tornam imersas em bolhas sociais.

A Tabela 5 apresenta a subtração entre o percentual de pessoas que se sentem seguras no seu bairro e na sua cidade, segmentada por rendimento mensal domiciliar *per capita*. A maior diferença registrada está na faixa “2 ou mais” salários mínimos *per capita* (21,5), enquanto a menor diferença está na faixa “menos de 1/4” de salário mínimo *per capita* (10,1), ou seja, quanto maior a renda, maior a quantidade de pessoas que não se sentem seguras fora do próprio bairro (na cidade).

**Tabela 5 - Subtração do percentual de pessoas que se sentem seguras no seu bairro e na sua cidade, por rendimento, em Minas Gerais e na Região Metropolitana de Belo Horizonte - 2009**

Local	Percentual de pessoas que se sentiam seguras no seu bairro menos percentual de pessoas que se sentiam seguras na sua cidade				
	Classes de rendimento mensal domiciliar <i>per capita</i> (salário mínimo)				
	Menos de 1/4	1/4 a menos de 1/2	1/2 a menos de 1	1 a menos de 2	2 ou mais
Minas Gerais	5,0	6,6	9,6	10,7	14,5
RMBH	10,1	12,8	14,2	16,4	21,5

Fonte: IBGE, 2010.

Nota: Excluídas as pessoas cuja condição na unidade domiciliar era pensionista, empregado doméstico ou parente do empregado doméstico.

(1) Inclusive as pessoas sem declaração de rendimento mensal domiciliar *per capita*.

A sensação de segurança no próprio bairro e no restante da cidade tem influência direta na maneira como as pessoas se deslocam. Em municípios como Belo Horizonte, em que a mobilidade urbana é um tema relevante para a melhoria da qualidade de vida, torna-se imprescindível aumentar a sensação de segurança dos pedestres, dos usuários do transporte público e dos ciclistas, para que o transporte motorizado individual (carros e

motos) tenha sua trajetória de crescimento na participação na divisão modal reduzida e finalmente revertida.

A Tabela 6 expõe a percepção de segurança ao caminhar sozinho durante o dia e durante a noite em Belo Horizonte e na RMBH. Durante o dia, 71,3% se declararam “seguro” ou “muito seguro” ao caminharem sozinhos em Belo Horizonte, mas, para o período noturno, essa soma atingiu apenas 28,9%. Além disso, a porcentagem de “inseguro”, pior entre as alternativas a ser escolhida, foi de 9,1% para o dia e 40,1% para a noite.

**Tabela 6 - Distribuição dos Entrevistados Segundo Percepção de Segurança ao Caminhar Sozinho, 2009**

Local	Percepção de segurança ao caminhar sozinho durante o dia			
	Muito Seguro	Seguro	Pouco Seguro	Inseguro
Belo Horizonte	8,3%	63,0%	19,4%	9,1%
RMBH	7,5%	63,1%	20,2%	9,1%
Local	Percepção de segurança ao caminhar sozinho durante a noite			
Belo Horizonte	2,2%	26,7%	29,9%	40,1%
RMBH	3,6%	32,1%	26,4%	36,8%

Fonte: CRISP, 2010

A baixa sensação de segurança faz com que as pessoas queiram permanecer o menor tempo possível no espaço público, reduzindo sua exposição ao risco que imaginam existir. A Tabela 7 aborda a frequência com a qual os indivíduos evitam o transporte coletivo devido ao medo. Convém ressaltar, no entanto, que uma forma mais precisa de abordar o assunto talvez fosse questionar os entrevistados se eles se deslocariam de outra maneira, caso fosse possível, devido ao medo da violência, uma vez que muitos não podem evitar o transporte coletivo, por ser ele a sua única possibilidade.

**Tabela 7 - Distribuição dos Entrevistados de acordo com a frequência com que, por medo da violência, evita usar algum transporte coletivo que gostaria ou precisaria usar**

Local	Frequência					Total
	Sempre	Frequentemente	Às vezes	Raramente	Nunca	
Belo Horizonte	4,7%	3,4%	13,2%	18,1%	60,6%	100,0%
RMBH	6,4%	3,9%	10,5%	6,6%	72,6%	100,0%

Fonte: CRISP, 2010

Feita a ressalva acima, em Belo Horizonte, 4,7% responderam que “sempre” e 3,4% que “frequentemente” evitam o transporte coletivo devido ao medo da violência, sendo “nunca” a maior parte das respostas (60,6%). O transporte coletivo de Belo Horizonte tem perdido participação no total de viagens da cidade<sup>6</sup> e a segurança é uma das responsáveis por isso, juntamente com o aumento da frota de carros e motos e as insatisfações com o conforto do transporte público, além da baixa regularidade, do alto tempo de deslocamento e do alto custo da tarifa dos ônibus.

Quando perguntados com qual frequência, devido ao medo, deixam de ir a locais da cidade que gostariam ou precisariam ir, 11,3% responderam “sempre”, 10,7% responderam “frequentemente” e 38,5% disseram “nunca” em Belo Horizonte. Isso mostra como o medo da violência afeta a liberdade e a capacidade dos habitantes da capital mineira de vivenciarem sua cidade e gera impactos das mais variadas formas, como a redução da vida social e dos encontros, do crescimento econômico, do acesso à cultura e ao lazer e o aumento dos gastos com mobilidade, entre outros.

**Tabela 8 - Distribuição dos Entrevistados de acordo com a frequência com que, por medo da violência, deixa de ir a locais da cidade que gostaria ou precisaria ir**

Local	Frequência					Total
	Sempre	Frequentemente	Às vezes	Raramente	Nunca	
Belo Horizonte	11,3%	10,7%	23,4%	16,0%	38,5%	100,0%
RMBH	12,6%	9,1%	20,6%	8,6%	49,1%	100,0%

Fonte: CRISP, 2010

A sensação de segurança é constituída por várias informações conscientemente ou inconscientemente processadas. As taxas de criminalidade são assimiladas ao chegarem ao conhecimento do indivíduo, que também colhe informações presenciais sobre o ambiente, considera o horário, a reputação que o local possui e a opinião de pessoas de sua confiança para definir se é seguro ou não circular por aquele espaço.

<sup>6</sup> Segundo o Balanço Anual da Mobilidade Urbana em Belo Horizonte 2014, em 2002 as viagens por transporte coletivo representavam 44,6% do total. Em 2012, sua participação era de 28,1%.

Nos estudos sobre medo do crime e percepção de risco é comum discutir qual a influência das fontes de informação na constituição do sentimento em relação a um ambiente. O estudo “Percepção de Medo no Estado de Minas Gerais” concluiu, a partir de suas entrevistas, que na Região Metropolitana de Belo Horizonte as principais fontes de informação sobre a criminalidade e a violência são a televisão e os jornais.

A compreensão de como se desenvolve a sensação de segurança ou de medo nas populações analisadas passa necessariamente pela identificação dos canais através dos quais as pessoas se informam sobre episódios e contextos de criminalidade e violência. (...) bloco formado pela capital, Região Metropolitana e as cidades pólo (...) a maioria dos moradores alega se informar sobre eventos de criminalidade por meio de veículos de imprensa como TV e jornais impressos. (CRISP, 2010, p. 121)

**Tabela 9 - Distribuição dos entrevistados a partir do questionamento: Informa-se sobre criminalidade e violência na cidade através da televisão**

Local	Informa-se sobre criminalidade e violência na cidade através da televisão		
	Sim	Não	Total
Belo Horizonte	90,70%	9,30%	100,00%
RMBH	82,20%	17,80%	100,00%

Fonte: CRISP, 2010

Esse fato tem como agravante os critérios de noticiabilidade utilizados pela imprensa. Veículos e programas especializados em retratar a violência ou que fazem dela um grande produto para vender mais ou ter uma audiência maior dão grande destaque para os crimes mais violentos e frequentemente empregam uma linguagem amedrontadora.

Uma grande parte dos trabalhos relacionados a este tema sugere que os meios de informação são um dos principais responsáveis pelo aumento do medo e da percepção de risco, muitas vezes tornando-os maiores que a própria possibilidade vitimização real do indivíduo. (CRISP, 2010, p. 121)

Por fim, convém ressaltar o fato, também comum nos estudos da área, de que ser vítima ou conhecer vítimas de um crime influencia significativamente a sensação de segurança da população de Minas Gerais em relação a esse crime específico, se comparada à observada em outras pessoas nunca vitimadas e que não conheçam vítimas recentes (CRISP, 2010).

### 3 METODOLOGIA

Este trabalho consiste em uma pesquisa empírica de natureza qualitativa sobre a sensação de segurança dos pedestres na região central de Belo Horizonte, dividida em duas etapas. A primeira delas retrata as impressões do autor sobre espaços dentro da área estudada, apoiando-se nas teorias expostas anteriormente. A segunda expõe as impressões de indivíduos presentes em duas praças da região, por meio de respostas coletadas em um questionário.

Inicialmente, foi realizada uma pesquisa de campo, com registro de imagens e impressões sobre a qualidade do espaço em relação à capacidade de proporcionar uma maior sensação de segurança. Durante quatro visitas, nos períodos da tarde e da noite, foram observadas as características de locais selecionados pelo autor, destacando os problemas e possíveis soluções. O espaço observado compreende a área interna ao perímetro de quatro importantes avenidas de Belo Horizonte: Afonso Pena, Amazonas, Bias Fortes e Brasil.

A segunda parte do estudo consiste na aplicação de um questionário sobre sensação de segurança aos pedestres presentes em dois pontos selecionados dentro da área de abrangência do trabalho: Praça Sete de Setembro e Praça da Liberdade. Esses locais foram escolhidos devido à relevância que possuem para Belo Horizonte e por suas características distintas, apesar da proximidade. A coleta dos dados foi feita de forma a atender os seguintes critérios: dois turnos – manhã (8h-10h) e noite (19h30-21h) –, sendo 50% de cada sexo (masculino e feminino) e 50% de cada estado (ocupando ou em movimento). Dessa forma, foi possível comparar as respostas provenientes dos dois locais, de acordo com o turno, sexo e estado.

LOCAL	TURNO	SEXO	ESTADO	TOTAL
Praça da Liberdade	08h-10h	3M; 3F	3 ocupando; 3 em movimento	12 indivíduos
Praça da Liberdade	19h30-21h	3M; 3F	3 ocupando; 3 em movimento	12 indivíduos
Praça Sete	08h-10h	3M; 3F	3 ocupando; 3 em movimento	12 indivíduos
Praça Sete	19h30-21h	3M; 3F	3 ocupando; 3 em movimento	12 indivíduos
TOTAL	-	24M; 24F	24 ocupando; 24 em movimento	48 indivíduos

Na categoria “ocupando”, se enquadram apenas os indivíduos sentados, exceto aqueles sentados em pontos de ônibus, que foram considerados como “em movimento” devido a estarem no local com o objetivo de deslocamento. Responderam como “em movimento” indivíduos que foram abordados enquanto transitavam pelas praças,

especialmente em seus acessos, exceto as pessoas realizando atividades físicas, que não foram abordadas.

Destacam-se como limitações da metodologia adotada: a impossibilidade de entrevistar aqueles que não circulam pelas praças escolhidas por considerá-las inseguras; o caráter não representativo da amostra, que foi feita de maneira arbitrária, aplicando apenas os critérios de local, turno, sexo e estado; e a ausência de pergunta sobre renda, devido à dificuldade de obter esse dado por meio da abordagem realizada.

Os horários foram escolhidos para investigar possíveis diferenças na sensação de segurança entre os dois turnos (manhã e noite), sobretudo devido à ausência de iluminação natural e maior quantidade de roubo consumado e tentado no período noturno na Zona Quente Hipercentro, conforme a tabela abaixo.

**Tabela 10 - Distribuição do quantitativo de ocorrências de roubo consumado e tentado por dia da semana e faixa horária na Zona Quente Hipercentro de jan/14 a mai/15**

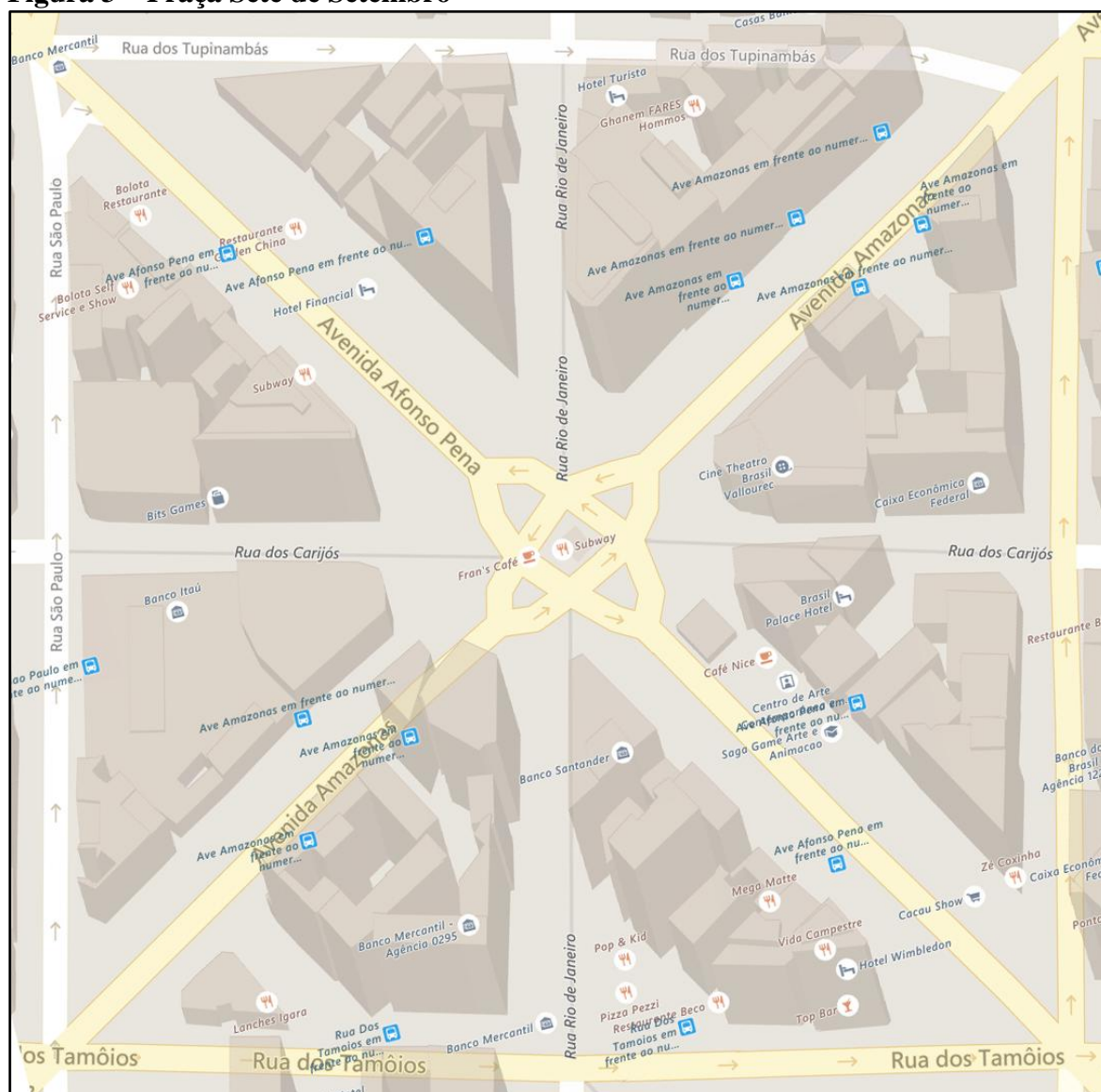
Faixa Horária	Dia da Semana						
	Dom	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb
de 00:00h até as 00:59h	29	39	26	31	27	32	31
de 01:00h até as 01:59h	30	18	18	10	20	16	22
de 02:00h até as 02:59h	23	18	11	14	17	12	23
de 03:00h até as 03:59h	23	15	16	20	15	14	17
de 04:00h até as 04:59h	13	13	10	17	15	19	14
de 05:00h até as 05:59h	20	27	23	20	20	18	23
de 06:00h até as 06:59h	20	22	27	19	26	19	16
de 07:00h até as 07:59h	11	17	18	10	17	14	18
de 08:00h até as 08:59h	6	22	28	24	21	13	14
de 09:00h até as 09:59h	12	32	17	28	24	21	21
de 10:00h até as 10:59h	15	46	17	31	23	32	34
de 11:00h até as 11:59h	11	26	21	30	30	24	37
de 12:00h até as 12:59h	11	42	40	48	38	40	27
de 13:00h até as 13:59h	15	41	28	33	34	39	31
de 14:00h até as 14:59h	18	31	27	30	44	32	32
de 15:00h até as 15:59h	23	41	38	42	32	43	23
de 16:00h até as 16:59h	20	34	34	27	30	37	31
de 17:00h até as 17:59h	30	37	38	33	40	38	25
de 18:00h até as 18:59h	26	58	43	54	47	43	37
de 19:00h até as 19:59h	38	49	59	47	51	47	38
de 20:00h até as 20:59h	44	61	58	51	49	57	42
de 21:00h até as 21:59h	50	62	53	57	45	42	37
de 22:00h até as 22:59h	39	55	44	52	45	56	47
de 23:00h até as 23:59h	44	40	47	54	34	40	37

Fonte: CINDS, 2015, p. 12



A Praça Sete de Setembro, ou apenas Praça Sete, localizada no canto superior direito da Figura 2 e considerada o “coração da cidade”, está em um dos seus principais eixos de mobilidade, em que pedestres, ônibus, carros, motos e bicicletas circulam em grande quantidade. Possui grande atratividade devido à concentração de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços públicos, além da relevante quantidade de linhas de ônibus com paradas em suas imediações, e da proximidade com a principal estação de metrô de Belo Horizonte e com a Rodoviária. Inserida na zona de maior número de ocorrências de roubo do município, é um dos locais (área A da Figura 4) em que esse tipo de crime mais é registrado, segundo o Diagnóstico de Incidência de Roubos em Belo Horizonte de 2015.

**Figura 3 – Praça Sete de Setembro**



Praça Sete e seu entorno: avenidas Afonso Pena e Amazonas e ruas Rio de Janeiro e dos Carijós.

Fonte: Bing Maps

A Tabela 11 apresenta o número de ocorrências de roubo nas nove Zonas Quentes de Criminalidade (ZQC) de Belo Horizonte. A ZQC Hipercentro, que contempla grande parte da área objeto deste estudo, possui a maior quantidade registros de roubos de Belo Horizonte, representando 9,54% do total, concentrados em 5,32 km<sup>2</sup> ou 1,71% da área do município. A concentração dos roubos nessa zona a torna um importante local para o estudo da sensação de segurança. O posicionamento da Praça Sete como o ponto central da mancha vermelha (Figura 4), bem como a maior disponibilidade de indivíduos a ocupando (sentados), ao contrário da Praça Rio Branco ou Praça da Estação, são fatores que influenciaram na sua escolha.

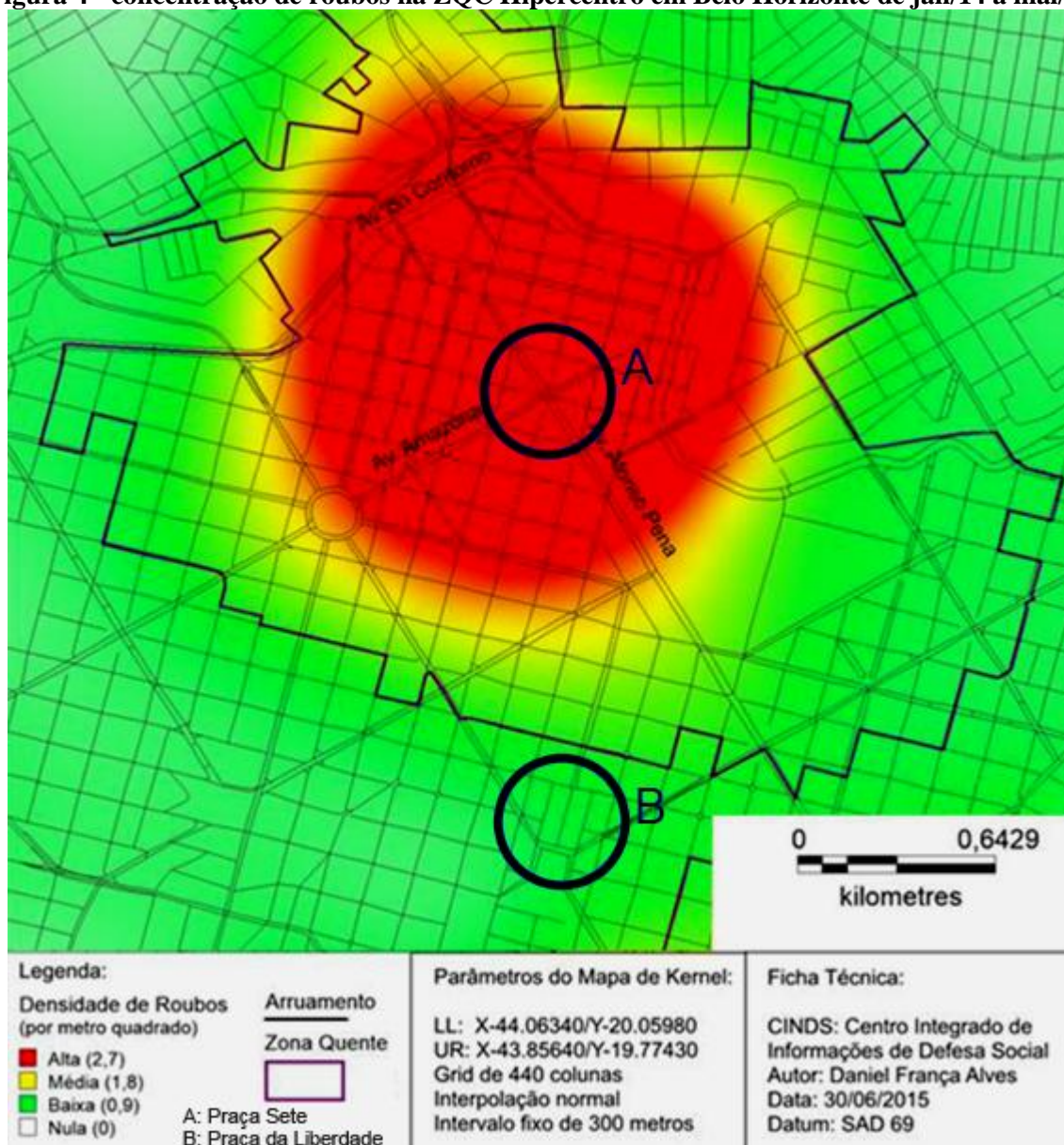
**Tabela 11: participação das Zonas Quentes identificadas em relação ao total em Belo Horizonte no quantitativo de ocorrências de roubo e na área geográfica de jan/14 a mai/15**

Região	Ocorrências		Área Geográfica	
	Número	Percentual	Km <sup>2</sup>	Percentual
ZQC Hipercentro	5.109	9,54%	5,32	1,71%
ZQC Shopping Estação	1.857	3,47%	3,07	0,98%
ZQC Av. Nsa. Sra. do Carmo	1.341	2,50%	2,43	0,78%
ZQC Minas Shopping	1.179	2,20%	1,69	0,54%
ZQC Nova Suíça	1.031	1,92%	2,21	0,71%
ZQC Via Shopping	727	1,36%	1,74	0,56%
ZQC Cidade Nova	653	1,22%	1,22	0,39%
ZQC Floramar/Tupi	426	0,80%	0,95	0,30%
ZQC Coração Eucarístico	323	0,60%	0,42	0,13%
Somatório das ZQCs	12.646	23,61%	19,05	6,11%
Foras das ZQCs	39.214	73,20%		
Sem Georreferenciamento	1.711	3,19%		
<b>Total de Belo Horizonte</b>	<b>53.571</b>	<b>100,00%</b>	<b>311,90</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: CINDS, 2015.

A Praça da Liberdade, segunda praça estudada, também está na região central de Belo Horizonte, embora fora do Hipercentro, a apenas 2 quilômetros da Praça Sete. Seu entorno tem ocupação mista, com grande presença de imóveis residenciais nos bairros Funcionários e Lourdes, ao contrário da ocupação predominantemente comercial da região da Praça Sete. Sua escolha permitiu, dessa forma, comparar dois locais distintos, buscando verificar se a função de cada uma e suas características diferentes influenciariam a sensação de segurança dos pedestres presentes.

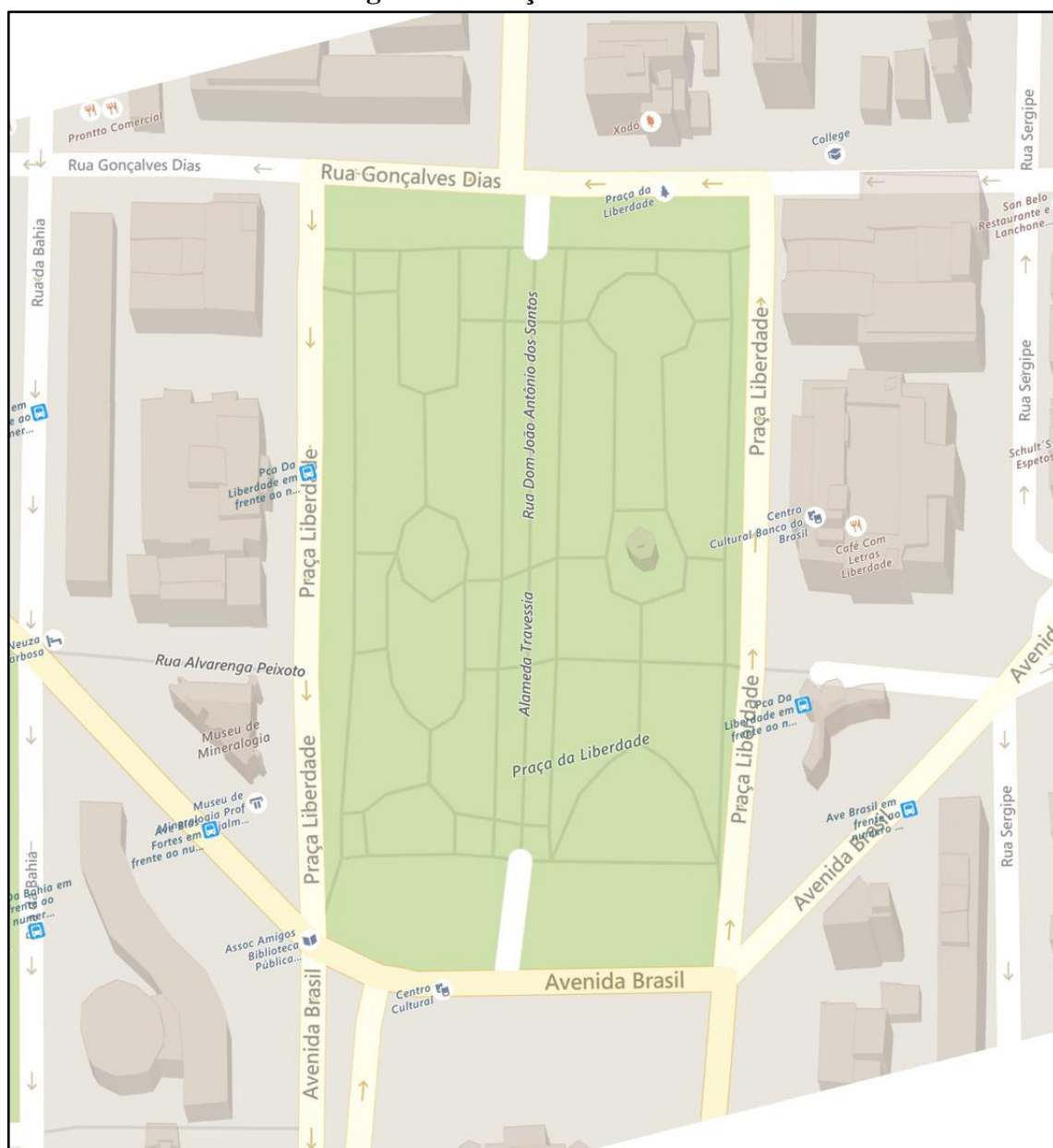
Figura 4 - concentração de roubos na ZQC Hipercentro em Belo Horizonte de jan/14 a mai/15



Fonte: CINDS, 2015 – adaptado.

A Praça da Liberdade – localizada no canto esquerdo inferior da Figura 2 e na área B da Figura 4 –, foi escolhida por sua vocação diversa da Praça Sete, apesar de certa proximidade entre ambas. Inspirada nos jardins do Palácio de Versalhes, na França, e projetada como o centro de poder do estado, cercada por imponentes prédios da administração estadual, atualmente desempenha função cultural e de lazer, englobando ainda o turismo, o descanso, a contemplação e as atividades físicas. Ponto de ligação entre Savassi, Lourdes, Funcionários e Centro, a Praça da Liberdade e as ruas de seu perímetro são importantes pontos de passagem de pedestres e do transporte motorizado.

**Figura 5 – Praça da Liberdade**



Praça da Liberdade e seu entorno.

Fonte: Bing Mapas

O questionário criado para este estudo tem como referência as faixas etárias utilizadas no levantamento suplementar da PNAD 2009 “Características da vitimização e do acesso à Justiça no Brasil 2009”, na categoria de vitimização, e também engloba como perfil dos respondentes o sexo e a idade. Sua aplicação ocorreu em dias úteis, diretamente pelo autor, com os indivíduos entrevistados sendo os responsáveis por selecionar as respostas, exceto quando foi solicitada ao autor a leitura das perguntas e respostas.

O questionário do tipo fechado de múltipla escolha (disponível no apêndice) buscou revelar a sensação de segurança dos pedestres da Praça da Liberdade e da Praça Sete. Por meio de 12 perguntas, além do perfil constituído por sexo e idade, foram investigadas a frequência dos respondentes no local; o motivo (ou motivos) que os levaram até lá; o meio de transporte utilizado; a sensação de segurança; o que poderia aumentar a sensação de segurança; o conhecimento de vítimas de crimes no local; a percepção sobre pontos mais seguros ou inseguros; as razões da maior insegurança de um ponto específico; e uma comparação entre a sensação de segurança da praça em que o indivíduo estava com a sensação de segurança na outra praça estudada.

## 4 RESULTADOS

### 4.1 Análise dos resultados qualitativos

A pesquisa de campo teve início com a aplicação de um questionário pré-teste que foi realizado na Praça da Liberdade, no período da manhã, e possibilitou ajustes antes da aplicação dos questionários definitivos. Posteriormente, ficou evidente que o mais correto teria sido a sua realização na Praça Sete, dada a maior dificuldade observada nos respondentes deste local em compreender as instruções e interpretar informações do questionário. A interpretação do mapa, a compreensão do limite de respostas por questão e o tempo para completar todas as perguntas foi bem diferente nos dois locais, sendo mais satisfatórias na Praça da Liberdade. Sempre que solicitado, o autor esclareceu dúvidas sobre o preenchimento. No entanto, foi necessário desconsiderar preenchimentos incorretos, sobretudo quando o respondente não preenchia o requisito para determinada pergunta, como nas questões 5 e 9, presentes no Apêndice deste estudo.

Na Praça da Liberdade, houve maior receptividade à iniciativa do estudo, dadas as características e disponibilidade do público. Um dos entrevistados conversou por quase meia hora com o autor, sobre assuntos relacionados ao estudo e alguns tangenciais a ele, enquanto respondia às questões. Dentre as 24 pessoas abordadas nessa praça, apenas uma se recusou a responder, alegando pressa para chegar ao trabalho. Não houve dificuldade mesmo quanto às pessoas “em movimento”, que foram abordadas principalmente no momento em que aguardavam para fazer a travessia para deixar a praça, sendo o longo tempo de espera dos sinais um fator facilitador para a aproximação e convite à participação.

Na Praça Sete, por outro lado, a concorrência com compradores de ouro, vendedores de chip de celular e de fotos 3/4, ofertantes de serviços de dentista, outros pesquisadores, religiosos e panfleteiros tornou mais difícil a abordagem aos pedestres. O fluxo mais caótico de pessoas em várias direções, a pressa, além da indisposição natural dos transeuntes às diversas tentativas de convencê-los a parar ou a dedicar sua atenção a alguém, foram desafios ao cumprimento da meta de 24 entrevistados. Além disso, a fama de perigosa da região também tende a reduzir a aceitação dos indivíduos à aproximação de desconhecidos.

A iluminação pública revelou-se deficiente em vários pontos da região estudada. Seja pelo posicionamento dos postes – às vezes em meio a galhos de árvores ou em

quantidade insuficiente –, seja pela capacidade inferior de iluminação do modelo atual das lâmpadas, seja pela ineficaz reposição de lâmpadas queimadas ou danificadas, entre outros motivos, a rede existente não é capaz de proporcionar a sensação de segurança necessária.



Pessoas caminhando na av. Silva Lobo iluminada por lâmpadas de LED.

Fonte: O autor (2017)

A Prefeitura de Belo Horizonte prometeu a substituição de todas as lâmpadas convencionais por modelos de LED até 2020 (BELO HORIZONTE, 2017), o que pode melhorar consideravelmente a visibilidade noturna, favorecendo a intervisibilidade, como já ocorre na av. Silva Lobo, no bairro Grajaú, e na orla da Lagoa da Pampulha, próximo ao conjunto arquitetônico tombado pelo Patrimônio Mundial da Humanidade.

O totem do ponto de ônibus da imagem abaixo, além de obstruir a passagem de pedestres, impede a visualização em profundidade da calçada, tornando-se um possível esconderijo para surpreender quem caminha pelo local. Da mesma maneira, a placa de metal atrás dos assentos também limita que uma abordagem criminoso a alguém que esteja sentado, por exemplo, seja percebida por um transeunte.



Ponto de ônibus na av. Augusto de Lima, esquina com rua São Paulo.

Fonte: O autor (2017).

A banca de jornal tem efeito igual ao totem anterior, mas representa um obstáculo ainda maior para a visibilidade entre os pedestres e outros “olhos da rua”, por sua largura e alinhamento com a rota utilizada pelos pedestres. O ideal, nesse caso, seria o posicionamento da banca no nível da rua, ocupando a faixa de estacionamento e desobstruindo a calçada.



Banca de revista na rua Espírito Santo, esquina com rua Bernardo Guimarães.

Fonte: O autor (2017).

Os paraciclos instalados nos fundos do Centro Cultural do Banco do Brasil, distantes de qualquer entrada do edifício ou outro ponto de interesse, são ignorados pelos ciclistas, que frequentemente utilizam os postes de iluminação da portaria lateral do centro cultural ou da Praça da Liberdade. Como solução, após a mobilização dos próprios ciclistas, novos paraciclos foram instalados entre os prédios do Memorial Minas Gerais Vale e Museu das Minas e do Metal, de frente para a Praça da Liberdade, onde existem mais “olhos da rua”.



Paraciclos na av. Brasil, esquina com rua Sergipe, nos fundos do Centro Cultural do Banco do Brasil.

Fonte: O autor (2017).

Questão complexa, com perceptível piora nos últimos anos e que requer esforços intersetoriais para sua solução, a população em situação de rua se apropria (obviamente, não de forma intencional) de espaços da cidade. Sua presença permanente gera territorialidades indesejáveis e é encarada com desconfiança por quem circula nas imediações, especialmente quando aborda pedestres com quaisquer pedidos, às vezes percebidos como alguma forma de intimidação.



Moradia de pessoas em situação de rua na Praça da Boa Viagem.

Fonte: O autor (2017).

Apesar de embelezarem a Praça Raul Soares, os arbustos impedem a visualização em profundidade e criam possíveis esconderijos, gerando espaços em que não é possível ver ou ser visto. Os policiais da base móvel presente na fotografia, por exemplo, têm limitada a sua capacidade de perceber e atuar na repressão ao crime, pois seu campo de visão é bastante restringido pela vegetação. Caso seja possível, a substituição da vegetação de pequeno porte por árvores de copa mais alta, posicionadas de forma a não obstruir iluminação, é uma boa alternativa para aumentar a intervisibilidade e proporcionar cobertura vegetal mais agradável, que proteja os pedestres da incidência solar.



Base móvel da Polícia Militar na Praça Raul Soares.

Fonte: O autor (2017).

As 86 bases móveis distribuídas por Belo Horizonte, dentro da nova estratégia de segurança implantada na capital pelo Governo de Minas Gerais a partir de agosto de 2017, têm como objetivo aumentar a presença policial nas ruas, com referências fixas e mais próximas, e assim aumentar a sensação de segurança. Apesar de ainda não ser possível mensurar seus resultados nas estatísticas de criminalidade ou na sensação de segurança, parecem ser uma boa alternativa.



Base móvel da Polícia Militar na av. Amazonas, esquina com rua Santa Catarina.

Fonte: O autor (2017).

O aumento do recuo em relação ao meio fio das ruas nas novas construções deve ser acompanhado da retirada de obstáculos como o muro que aparece separando as duas edificações na foto, de forma a permitir o livre fluxo de pessoas e a visão ampliada do espaço. Da mesma forma, a ausência de linearidade entre as fachadas, com protuberâncias e retrações em relação ao meio fio, diverge do que Hillier propõe como o ideal para permitir a intervisibilidade entre os acessos dos edifícios, os pedestres e veículos.



Recuo da fachada, no nível da rua, de um prédio em construção na rua Sergipe, esquina com rua dos Guajajaras.  
Fonte: O autor (2017).

## 4.2 Análise dos resultados quantitativos

Com o objetivo de conhecer a sensação de segurança dos pedestres que atravessam ou permanecem na Praça da Liberdade e na Praça Sete, foram aplicados questionários fechados de múltipla escolha a 48 indivíduos presentes nos locais estudados. Os questionários foram aplicados em dias úteis, de forma a contemplar os critérios estabelecidos pela metodologia do estudo e pelo marco teórico e a possibilitar uma maior diversificação do público, buscando captar a rotina de funcionamento dos locais.

Em cada uma das praças estudadas, participaram 24 pessoas, divididas igualmente entre homens e mulheres, entre manhã (08-10h) e noite (19h30-21h) e entre “em movimento” e “ocupando”, conforme as Tabelas 12 e 13 abaixo:

**Tabela 12 - Distribuição dos indivíduos pesquisados de acordo com o sexo, por turno e por estado na Praça da Liberdade**

Sexo/turno	Estado		Total geral	Total %
	Em movimento	Ocupando		
<b>Feminino</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>50,0%</b>
Manhã	3	3	6	25,0%
Noite	3	3	6	25,0%
<b>Masculino</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>50,0%</b>
Manhã	3	3	6	25,0%
Noite	3	3	6	25,0%
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>
<b>Total (%)</b>	<b>50,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>

Fonte: elaboração própria

**Tabela 13 - Distribuição dos indivíduos pesquisados de acordo com o sexo, por turno e por estado na Praça Sete**

Sexo/turno	Estado		Total geral	Total %
	Em movimento	Ocupando		
<b>Feminino</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>50%</b>
Manhã	3	3	6	25%
Noite	3	3	6	25%
<b>Masculino</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>50%</b>
Manhã	3	3	6	25%
Noite	3	3	6	25%
<b>Total geral</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>
<b>Total (%)</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>	<b>-</b>

Fonte: elaboração própria

### 4.2.1 Praça da Liberdade

A divisão em grupos etários, seguindo a metodologia adotada no “Suplemento Características da vitimização e do acesso à Justiça no Brasil”, da PNAD 2009, permite perceber a distribuição dos respondentes. 25% das respostas foram provenientes de pessoas entre 16 e 24 anos e outros 25% de indivíduos de 25 a 34 anos. A faixa de maior representatividade foi a de 35 a 49 anos, com 37,5%, enquanto a de 50 a 59 anos originou 12,5% das respostas. Não houve participação de pessoas com idade superior a 60 anos. Apesar de a idade não ser um critério observado na escolha dos participantes, 50% deles estão compreendidos nas duas primeiras faixas, no intervalo de 16 a 34 anos, enquanto os demais 50% têm entre 35 e 59 anos.

**Tabela 14 – Distribuição dos indivíduos pesquisados de acordo com o sexo, por estado e por idade na Praça da Liberdade**

Sexo/estado	Faixa etária						Total
	16 a 24 anos	25 a 34 anos	35 a 49 anos	50 a 59 anos	60 a 69 anos	70 ou mais	
<b>Feminino</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	-	-	<b>12</b>
Em movimento	1	2	3	-	-	-	6
Ocupando	3	1	1	1	-	-	6
<b>Masculino</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	-	-	<b>12</b>
Em movimento	2	1	3	-	-	-	6
Ocupando	-	2	2	2	-	-	6
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	-	-	<b>24</b>
Total %	25,0%	25,0%	37,5%	12,5%	-	-	100%

Fonte: elaboração própria

A Tabela 15 expõe a quantidade de vezes por semana que os participantes circulam pela Praça da Liberdade. A resposta mais comum foi “menos de 1 vez”, sendo apontada por 45,8% das pessoas, e com forte presença entre aqueles que estavam “ocupando” o local, ou seja, sentados nos bancos. O lazer (22,9%) e o descanso (17,1%) foram apontados como os principais motivos para a presença na praça, totalizando 40% das respostas.

**Tabela 15 - Com que frequência (por semana) você circula pela Praça da Liberdade?**

Estado	Frequência por semana					Total
	Menos de 1 vez	1 vez	2 ou 3 vezes	4 ou 5 vezes	6 ou 7 vezes	
Em movimento	3	1	4	1	3	12
Ocupando	8	-	3	-	1	12
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
Total %	45,8%	4,2%	29,2%	4,2%	16,7%	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

**Tabela 16 - Qual(is) o(s) motivo(s) de estar na Praça da Liberdade, por turno**

Motivo	Manhã	Noite	Total	%
Caminhando até ônibus, carro, táxi, moto ou bicicleta	2	1	3	8,6%
Indo ou voltando de loja/comércio	2	-	2	5,7%
Indo ou voltando do local de estudo	-	2	2	5,7%
Indo ou voltando do local de trabalho	3	2	5	14,3%
Lazer	2	6	8	22,9%
Atividade física	1	3	4	11,4%
Descanso	2	4	6	17,1%
Turismo	1	1	2	5,7%
Indo ou voltando de serviço público ou privado (Banco, Casa Lotérica, UAI, Prefeitura, Hospital, outro)	1	2	3	8,6%
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Entre os meios de transporte utilizados para o deslocamento antes ou depois da estar na praça, destaca-se o ônibus, utilizado por 45,8% dos entrevistados, especialmente no período da manhã, seguido pelo modo a pé (25,0%). A maior parte dos usuários do ônibus (6 de 11) estava no estado de “ocupação” da praça, ou seja, sentado, representando 50% do total de pessoas entrevistadas nesse estado.

**Tabela 17 - Meio de transporte utilizado antes ou depois de estar na Praça da Liberdade, por turno e por estado**

Turno/estado	Meio de transporte						Total
	A pé	Bicicleta	Carro	Metrô	Moto	Ônibus	
<b>Manhã</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>12</b>
Em movimento	2	-	-	-	-	4	6
Ocupando	1	-	-	-	1	4	6
<b>Noite</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>12</b>
Em movimento	2	1	1	1	-	1	6
Ocupando	1	1	2	-	-	2	6
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>24</b>
<b>Total %</b>	<b>25,0%</b>	<b>8,3%</b>	<b>12,5%</b>	<b>4,2%</b>	<b>4,2%</b>	<b>45,8%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

A partir do questionamento sobre a sensação de segurança na Praça da Liberdade, foram analisadas quatro variáveis: sexo e idade (como observado nos dados da PNAD 2009), estado e turno. O primeiro aspecto importante das respostas a essa pergunta foi o fato de nenhum dos 24 entrevistados ter se declarado “muito inseguro” e apenas 16,7% se sentirem “inseguros”. Por outro lado, 16,7% se sentem “muito seguros” e a maior parte (66,7%) se diz segura.

O segundo aspecto relevante é que, embora a quantidade de pessoas do sexo masculino e feminino que se sente insegura seja a mesma (2 das 12 pessoas por sexo),

nenhuma mulher se sente “muita segura”, sendo homens todos os integrantes desse grupo (4). Percebe-se uma sensação de segurança menor para o sexo feminino, conforme o observado na PNAD 2009, embora a pesquisa não tenha dividido suas opções de resposta entre “seguro” e “muito seguro”.

**Tabela 18 - Sensação de segurança por sexo na Praça da Liberdade**

Sexo	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito seguro	
Feminino	-	2	10	-	12
Masculino	-	2	6	4	12
<b>Total</b>	-	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
<b>Total %</b>	-	<b>16,7%</b>	<b>66,7%</b>	<b>16,7%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

A divisão por idade ressalta outra característica presente nos dados da PNAD 2009: a maior sensação de segurança entre os mais jovens. Nenhum dos seis entrevistados da faixa de 16 a 24 anos se declarou “inseguro”, sendo essa sensação observada apenas nas faixas de 25 a 34 anos e 35 a 49 anos.

**Tabela 19 - Sensação de segurança por idade na Praça da Liberdade**

Idade	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito seguro	
16 a 24 anos	-	-	6	-	6
25 a 34 anos	-	1	3	2	6
35 a 49 anos	-	3	5	1	9
50 a 59 anos	-	-	2	1	3
60 a 69 anos	-	-	-	-	-
70 anos ou+	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	-	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
<b>Total %</b>	-	<b>16,7%</b>	<b>66,7%</b>	<b>16,7%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Ao contrário do esperado, o turno da manhã foi responsável por 75% das respostas de “inseguro”, sendo que 100% das pessoas que se sentiam assim estavam no estado de “em movimento”, acessando ou deixando a Praça da Liberdade. Os quatro indivíduos que relataram se sentirem inseguros apontaram algumas alterações que aumentariam sua sensação de segurança: 100% deles destacaram o aumento do policiamento, representando 36% do total de respostas, e 75% indicaram o aumento da iluminação. Todos que estavam “ocupando” o espaço se sentiam “seguros” (nove de 12) ou “muito seguros” (três de 12), sendo que 75% daqueles que se declararam “muito seguros” estavam sentados nos bancos da praça.

**Tabela 20 - Sensação de segurança por turno na Praça da Liberdade**

Turno	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito seguro	
Manhã	-	3	8	1	12
Noite	-	1	8	3	12
<b>Total</b>	-	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
<b>Total %</b>	-	<b>16,7%</b>	<b>66,7%</b>	<b>16,7%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

**Tabela 21 - Sensação de segurança por estado na Praça da Liberdade**

Estado	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito seguro	
Em movimento	-	4	7	1	12
Ocupando	-	-	9	3	12
<b>Total</b>	-	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
<b>Total %</b>	-	<b>16,7%</b>	<b>66,7%</b>	<b>16,7%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

**Tabela 22 - Caso se sinta inseguro ou muito inseguro, o que te faria se sentir mais seguro na Praça da Liberdade?**

Alteração	Total	Total
Mais iluminação	3	27,3%
Maior presença de comércio	-	-
Mais Policiamento	4	36,4%
Mais câmeras do Olho Vivo	1	9,1%
Maior quantidade de pessoas	2	18,2%
Menor quantidade de pessoas	-	-
Menos “cantos escondidos”	1	9,1%
Mais trânsito de veículos	-	-
Outro	-	-
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Entre os indivíduos pesquisados, 66,7% relataram não terem sido vítimas, presenciado ou conhecerem alguém que já foi vítima de crime na Praça da Liberdade. Todos os que declararam se sentirem “muito seguros” responderam “não” a essa pergunta (Tabela 23), tornando possível relacionar a maior sensação de segurança ao fato de desconhecer vítimas de crimes no local. Entre os oito indivíduos que responderam “sim”, apenas dois se sentem “inseguros”, a mesma quantidade de pessoas inseguras entre as 16 que responderam “não”.

**Tabela 23 - Você já viu alguém ser vítima ou você ou alguém que você conheça já foi vítima de algum crime na Praça da Liberdade? X Sensação de segurança na Praça da Liberdade.**

Sensação de segurança	Já foi vítima, viu ou conhece alguma vítima de crime na Praça da Liberdade?		Total	Total (%)
	Não	Sim		
Muito inseguro	-	-	-	-
Inseguro	2	2	4	16,7%
Seguro	10	6	16	66,7%
Muito seguro	4	-	4	16,7%
<b>Total geral</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>
<b>Total (%)</b>	<b>66,7%</b>	<b>33,3%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Sobre a existência de locais mais seguros na Praça da Liberdade, 50% dos entrevistados disseram não haver diferenças entre pontos específicos, tanto no período da manhã quanto no período noturno. A outra metade identificou locais que considera mais seguros, que estão registrados na Figura 6. Quanto à existência de pontos específicos mais inseguros, 50% dos indivíduos afirmaram não distingui-los, tanto no período da manhã quanto no da noite. A outra metade dos entrevistados, por outro lado, acredita existirem partes mais inseguras, que estão destacadas na Figura 6 abaixo.

**Tabela 24 - Existe algum ponto da Praça da Liberdade que você considere mais seguro/inseguro?**

Turno	Mais seguro?			Mais inseguro?		
	Sim	Não	Total	Sim	Não	Total
Manhã	6	6	12	6	6	12
Noite	6	6	12	6	6	12
<b>Total geral</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>24</b>
Total (%)	50,0%	50,0%	100%	50,0%	50,0%	100%

Fonte: elaboração própria

Entre os locais apontados como mais seguros, é possível traçar como padrão a proximidade com a Alameda Travessia (rua central). Quatro pessoas marcaram o ponto em que a viatura policial costuma estacionar e outras três as proximidades do movimentado ponto de ônibus ao lado da entrada do Centro Cultural do Banco do Brasil.

**Figura 6 - Pontos mais seguros e mais inseguros da Praça da Liberdade**



Fonte: Google Maps - adaptado

Quanto aos locais marcados como mais inseguros, os espaços próximos ao Edifício Rainha da Sucata, reaberto após vários anos de renovação, e à esquina com a av. Bias Fortes, concentraram quatro referências negativas, com indicações referentes à iluminação deficiente, à baixa circulação de pessoas e ao uso de bebidas/drogas. O espaço entre a Biblioteca Estadual Luiz de Bessa, o Memorial Minas Gerais Vale e o Museu das Minas e do Metal também foi apontado por duas pessoas, bem como a região do espelho d'água ao lado do coreto, cujos problemas principais também são a iluminação deficiente e o consumo de bebidas/drogas.



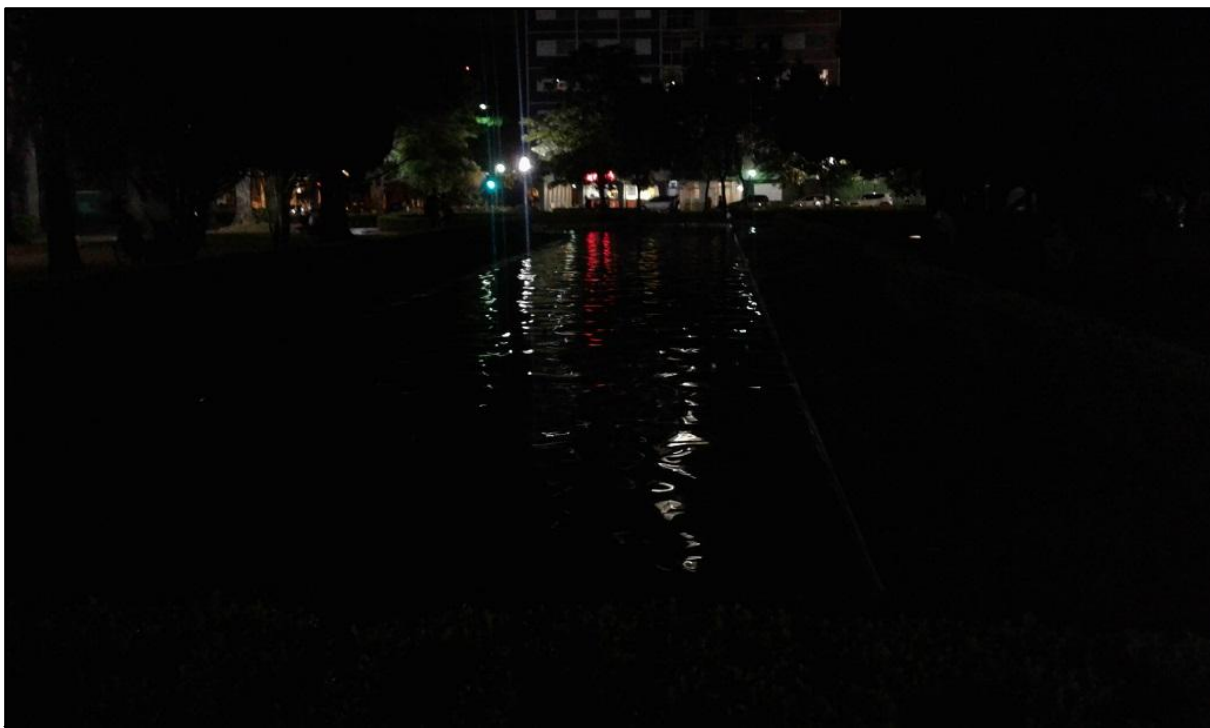
Vista para a Alameda da Educação, na Praça da Liberdade.

Fonte: O autor (2017).



Alameda Travessia, na Praça da Liberdade.

Fonte: O autor (2017).



Fonte: O autor (2017).

A iluminação da praça é motivo recorrente de reportagens na imprensa de Belo Horizonte, uma vez que o problema da iluminação insuficiente segue existindo há alguns anos. Os questionamentos sobre o tema resultam frequentemente em impasses<sup>7</sup> entre Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (Iepha), Prefeitura de Belo Horizonte e a mineradora Vale<sup>8</sup>, responsável pela manutenção da Praça da Liberdade.

As 12 pessoas (50% do total) que indicaram existir um local da Praça da Liberdade que consideravam mais inseguro apontaram a menor iluminação (30,8%) como a principal causa. Em seguida, o fato de menos pessoas circularem pelo ponto específico (23,1%), o consumo de bebidas/drogas (19,2%) e por ser um local “mais escondido” (15,4%).

---

<sup>7</sup> Reportagem do Jornal Estado de Minas de 26/06/2017

<sup>8</sup> A empresa de mineração mantém o Memorial Minas Gerais Vale, integrante do Circuito Liberdade, e é responsável pela manutenção da Praça da Liberdade.

**Tabela 25 - Causas da menor sensação de segurança em pontos específicos da Praça da Liberdade**

<b>Causa</b>	<b>Total</b>	<b>Total (%)</b>
Menos iluminado	8	30,8%
Menos policiado	2	7,7%
Mais pessoas circulando	-	-
Menos pessoas circulando	6	23,1%
Mais “escondido”	4	15,4%
Consumo de bebidas/drogas	5	19,2%
Outro	1	3,8%
<b>Total geral</b>	<b>26</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Uma das inferências possíveis a partir dos dados apresentados na PNAD 2009 é como a familiaridade com o local proporciona ao indivíduo uma maior sensação de segurança, devido ao conhecimento maior do espaço e de suas dinâmicas de funcionamento. A Tabela 26, a seguir, relaciona a pergunta sobre a presença dos entrevistados na Praça Sete nos últimos 30 dias com o questionamento sobre em qual das duas praças estudadas eles se sentem mais seguros.

O resultado foi que 58,3% não frequentam a Praça Sete, e todos eles apontam a Praça da Liberdade como mais segura. Entre as 10 pessoas que declararam presença na Praça Sete nos últimos 30 dias, apenas três a consideraram a mais segura. Numa comparação direta entre as respostas à pergunta sobre a praça mais segura, a Praça da Liberdade obteve ampla vantagem: 87,5%.

**Tabela 26 - Você frequenta a Praça Sete (esteve lá nos últimos 30 dias)? X Onde se sente mais seguro?**

	<b>Frequenta a Praça Sete?</b>		<b>Onde se sente mais seguro?</b>	
	<b>Total</b>	<b>%</b>	<b>Praça Sete</b>	<b>Praça da Liberdade</b>
Não	14	58,3%	-	14
Sim, mais de 1x por mês	8	33,3%	3	5
Sim, mais de 1x por semana	2	8,3%	-	2
<b>Total geral</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>	<b>3</b>	<b>21</b>
<b>Total (%)</b>	-	-	<b>12,5%</b>	<b>87,5%</b>

Fonte: elaboração própria

Por fim, houve o questionamento a respeito dos motivos que levam à sensação de segurança maior no local apontado na pergunta anterior. “Pela localização/região” (21,5% das respostas) e “mais policiada” (20,0%) foram as duas principais justificativas, mostrando a importância dada ao território e suas imediações e à presença policial.

Convém destacar a indicação de “menos pessoas circulando” (6,2%) como um motivo de maior sensação de segurança, embora Jacobs (2014) e Hillier (1996) afirmem que a diversidade e pessoas em movimento são fatores de segurança. Uma hipótese para explicar essa resposta seria a comparação com a Praça Sete, ambiente mais caótico, com grande quantidade de pessoas, vindo de várias direções, oferecendo produtos e serviços, o que pode gerar o sentimento de maior vulnerabilidade a batedores de carteira, por exemplo, mesmo que segundo Hillier (2004) esse sentimento seja relativamente injustificado.

**Tabela 27 - Por que se sente mais seguro em uma praça em relação à outra?**

<b>Motivo</b>	<b>Total</b>	<b>Total (%)</b>
Mais iluminada	8	12,3%
Mais pessoas circulando	7	10,8%
Menos pessoas circulando	4	6,2%
Mais policiada	13	20,0%
Mais trânsito de veículos	2	3,1%
Pela localização/região	14	21,5%
Câmeras do Olho Vivo	1	1,5%
Pela fama do local	6	9,2%
Menos “cantos escondidos”	3	4,6%
Mais Comércio/lojas	2	3,1%
Outros	5	7,7%
<b>Total</b>	<b>65</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

#### 4.2.2 Praça Sete de Setembro

Entre os entrevistados na Praça Sete, 54,2% pertencem à faixa etária de 25 a 34 anos, 16,7% têm entre 16 a 24 anos e outros 16,7% entre 35 a 49 anos. Dessa forma, 70,9% dos participantes possuem entre 16 a 34 anos, unindo as duas primeiras faixas, e 25% têm 35 a 59 anos, combinando as duas faixas seguintes.

**Tabela 28 - Distribuição dos indivíduos pesquisados de acordo com o sexo, por estado e por idade na Praça Sete**

Sexo/estado	Faixa etária						Total geral
	16 a 24 anos	25 a 34 anos	35 a 49 anos	50 a 59 anos	60 a 69 anos	70 anos ou mais	
<b>Feminino</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	-	-	<b>12</b>
Em movimento	-	2	2	2	-	-	6
Ocupando	2	4	-	-	-	-	6
<b>Masculino</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	-	-	<b>1</b>	<b>12</b>
Em movimento	-	4	2	-	-	-	6
Ocupando	2	3	-	-	-	1	6
<b>Total geral</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	-	<b>1</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>16,7%</b>	<b>54,2%</b>	<b>16,7%</b>	<b>8,3%</b>	-	<b>4,2%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Quanto à frequência dos indivíduos na Praça Sete, 29,2% responderam “menos de 1 vez” por semana e outros 29,2% relataram presença “2 ou 3 vezes” por semana. Por ser um dos principais eixos de mobilidade da cidade e uma região com grande atratividade, devido ao comércio e aos serviços públicos e privados que oferece, os motivos da presença dos entrevistados foram bem distribuídos entre “indo ou voltando do local de trabalho” (24,1%), “lazer” (20,7%) e “caminhando até ônibus, carro, táxi, moto ou bicicleta” (17,2%). Chamou a atenção a quantidade de respostas indicando o lazer, sobretudo no período noturno, com cinco dos 12 entrevistados entre as 19h30 e 21h relatando esse motivo.

**Tabela 29 - Com que frequência (por semana) você circula pela Praça Sete?**

Estado	Frequência por semana					Total
	Menos de 1 vez	1 vez	2 ou 3 vezes	4 ou 5 vezes	6 ou 7 vezes	
Em movimento	4	2	3	2	1	12
Ocupando	3	2	4	2	1	12
<b>Total geral</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>29,2%</b>	<b>16,7%</b>	<b>29,2%</b>	<b>16,7%</b>	<b>8,3%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

**Tabela 30 - Qual(is) o(s) motivo(s) de estar na Praça Sete, por turno**

Motivo	Manhã	Noite	Total	%
Caminhando até ônibus, carro, táxi, moto ou bicicleta	2	3	5	17,2%
Indo ou voltando de loja/comércio	1	2	3	10,3%
Indo ou voltando do local de estudo	2	1	3	10,3%
Indo ou voltando do local de trabalho	3	4	7	24,1%
Lazer	1	5	6	20,7%
Atividade física	-	-	-	-
Descanso	1	-	1	3,4%
Turismo	-	-	-	-
Indo ou voltando de serviço público ou privado (Banco, Casa Lotérica, UAI, Prefeitura, Hospital, outro)	4	-	4	13,8%
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

O ônibus é, de forma destacada, o principal meio de transporte utilizado, com 75,0% das respostas. Aparecem com a mesma proporção (8,3%) o modo a pé, o carro e o metrô. Local de passagem e de embarque de uma grande quantidade de linhas do transporte público de Belo Horizonte e RMBH, é notável a grande quantidade de pessoas nos pontos de ônibus da região. Porém, perceber que, entre os 18 usuários do ônibus, apenas três se sentem seguros é algo que expõe um dos grandes desafios para a redução da utilização do transporte motorizado individual e a retomada da participação do transporte coletivo no total de viagens da RMBH.

**Tabela 31 - Meio de transporte utilizado antes ou depois de estar na Praça Sete, por turno e por estado**

Turno/estado	Meio de transporte						Total geral
	A pé	Bicicleta	Carro	Metrô	Moto	Ônibus	
<b>Manhã</b>	<b>1</b>	-	<b>1</b>	-	-	<b>10</b>	<b>12</b>
Em movimento	-	-	1	-	-	5	6
Ocupando	1	-	-	-	-	5	6
<b>Noite</b>	<b>1</b>	-	<b>1</b>	<b>2</b>	-	<b>8</b>	<b>12</b>
Em movimento	-	-	1	-	-	5	6
Ocupando	1	-	-	2	-	3	6
<b>Total geral</b>	<b>2</b>	-	<b>2</b>	<b>2</b>	-	<b>18</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>8,3%</b>	-	<b>8,3%</b>	<b>8,3%</b>	-	<b>75,0%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Tabela 32 - Sensação de segurança por meio de transporte na Praça Sete

Meio de transporte	Sensação de segurança				Total geral	Total (%)
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito seguro		
A pé	1	-	1	-	2	8,3%
Carro	-	2	-	-	2	8,3%
Metrô	-	-	2	-	2	8,3%
Ônibus	5	10	3	-	18	75,0%
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>24</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total (%)</b>	<b>25,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>25,0%</b>	<b>-</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>

Fonte: elaboração própria

Entre os 24 entrevistados na Praça Sete, nenhum se declarou “muito seguro” e apenas 25,0% se declararam “seguro”. Disseram se sentir “inseguro” 50,0% do total, e “muito inseguro” 25,0%, o que retrata um cenário preocupante para a região. A análise das respostas de acordo com o sexo mostra que apenas uma das 12 mulheres declarou se sentir segura, enquanto cinco dos 12 homens indicaram essa sensação. Além disso, a quantidade de “muito inseguro” é o dobro entre as mulheres.

Tabela 33 - Sensação de segurança por sexo na Praça Sete

Sexo	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito Seguro	
Feminino	4	7	1	-	12
Masculino	2	5	5	-	12
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>25,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>25,0%</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Na comparação entre os turnos das entrevistas, percebe-se um número maior de “muito inseguro” à noite, mas a quantidade de “seguro” é a mesma em ambos os turnos, o que indica apenas uma piora da sensação de segurança ao anoitecer. Nesse horário, o número de pessoas em movimento reduz-se, com muitas pessoas paradas nos pontos de ônibus e algumas sentadas nos bares. As pessoas classificadas como “em movimento” são responsáveis por cinco das seis respostas de “muito inseguro” e, como esperado, tem uma sensação de segurança mais baixa do que aquelas que estão “ocupando” a praça.

Tabela 34 - Sensação de segurança por turno na Praça Sete

Turno	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito Seguro	
Manhã	2	7	3	-	12
Noite	4	5	3	-	12
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>25,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>25,0%</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Tabela 35 - Sensação de segurança por estado na Praça Sete

Estado	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito Seguro	
Em movimento	5	5	2	-	12
Ocupando	1	7	4	-	12
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>25,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>25,0%</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Todos os grupos etários apresentaram pelo menos uma resposta de “muito inseguro” ou “inseguro”, sendo que o grupo “70 anos ou mais”, que contou com apenas um indivíduo, foi o único a não selecionar “muito inseguro” pelo menos uma vez. Percebe-se, assim, a baixa sensação de segurança em todas as faixas etárias.

Questionados sobre quais mudanças os fariam se sentir mais seguros, 15 dos 18 entrevistados que se declararam “muito inseguros” ou “inseguros” apontaram “mais policiamento”, nove indicaram “mais iluminação”, seis “mais câmeras do Olho Vivo” e seis “menos cantos escondidos”.

Tabela 36 - Sensação de segurança por idade na Praça Sete

Idade	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito Seguro	
16 a 24 anos	1	1	2	-	4
25 a 34 anos	2	8	3	-	13
35 a 49 anos	2	1	1	-	4
50 a 59 anos	1	1	-	-	2
60 a 69 anos	-	-	-	-	-
70 anos ou mais	-	1	-	-	1
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>25,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>25,0%</b>	<b>-</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Tabela 37 - Caso se sinta inseguro ou muito inseguro, o que te faria se sentir mais seguro na Praça Sete?

Alteração	Total	Total (%)
Mais iluminação	9	22,0%
Maior presença de comércio	1	2,4%
Mais Policiamento	15	36,6%
Mais câmeras do Olho Vivo	6	14,6%
Maior quantidade de pessoas	2	4,9%
Menor quantidade de pessoas	1	2,4%
Menos “cantos escondidos”	6	14,6%
Mais trânsito de veículos	1	2,4%
Outro	-	-
<b>Total</b>	<b>41</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Ao relacionar a sensação de segurança com a pergunta “Você já viu alguém ser vítima ou você ou alguém que você conheça já foi vítima de algum crime nesta praça?”, pode-se destacar que todas as pessoas (6) que se declararam “muito inseguras” responderam “sim”. Também é relevante o fato de 75,0% das pessoas terem respondido “sim”, ou seja, foram vítimas, presenciaram ou conhecem uma vítima de crime no local. Entre essas 18 pessoas, apenas quatro se declararam “seguras”.

**Tabela 38 - Você já viu alguém ser vítima ou você ou alguém que você conheça já foi vítima de algum crime na Praça Sete? X Sensação de segurança na Praça Sete**

Sensação de segurança	Já foi vítima, viu ou conhece alguma vítima de crime na Praça Sete?		Total	Total %
	Não	Sim		
Muito inseguro	-	6	6	25,0%
Inseguro	4	8	12	50,0%
Seguro	2	4	6	25,0%
Muito seguro	-	-	-	-
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>
<b>Total (%)</b>	<b>25,%</b>	<b>75,0%</b>	<b>100%</b>	

Fonte: elaboração própria

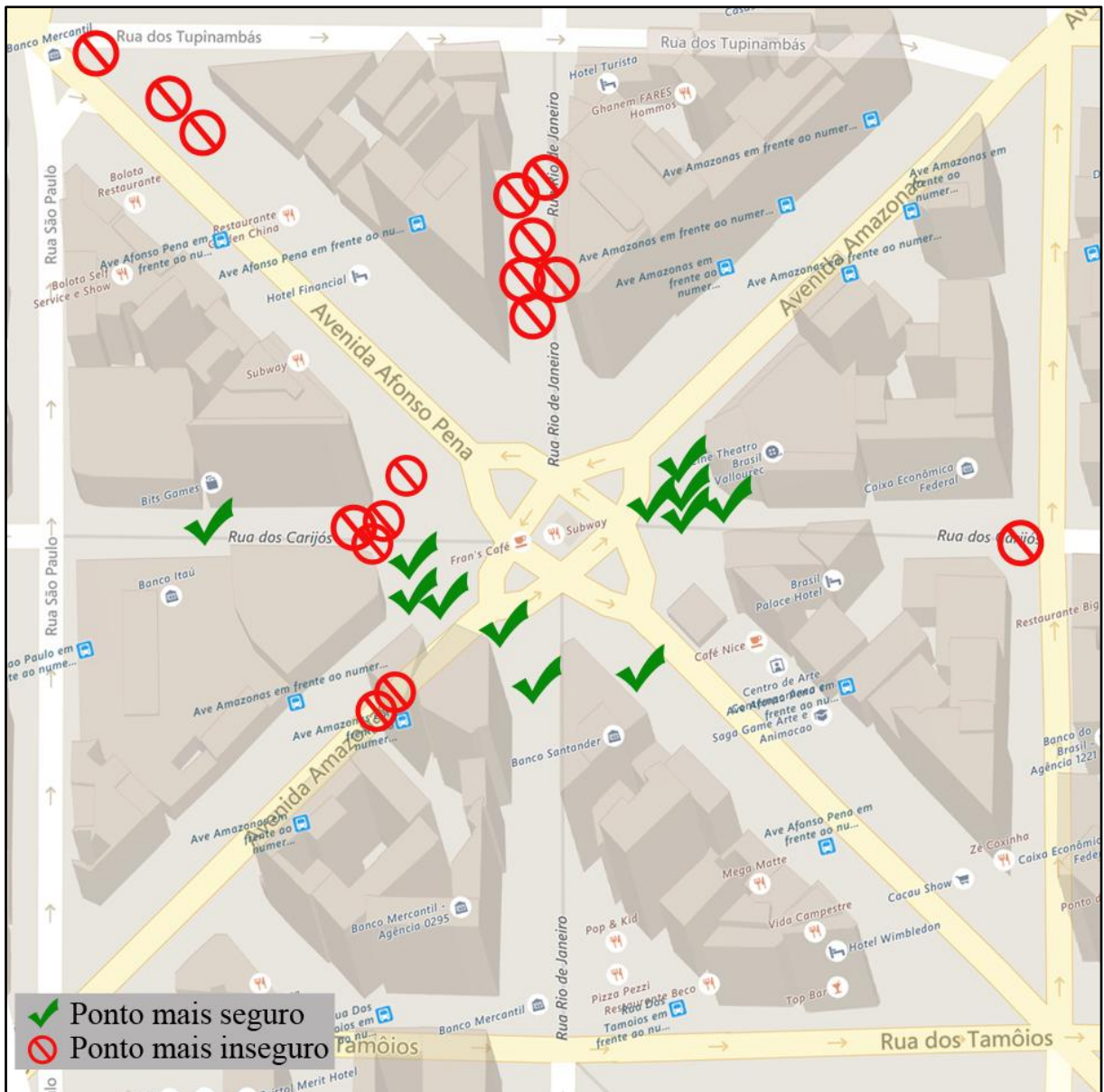
Um total de 12 entrevistados indicaram a existência de pontos mais seguros e 16 apontaram pontos mais inseguros, conforme a Figura 7 abaixo. É possível perceber uma coincidência nos locais apontados, sendo possível identificar padrões: a rua Rio de Janeiro, no quarteirão entre rua dos Tupinambás e o obelisco da Praça Sete foi marcada por seis pessoas como o espaço mais inseguro, enquanto a rua dos Carijós, nas proximidades do Cine Brasil, entre o obelisco e a rua Espírito Santo, foi marcada o ponto mais seguro por cinco pessoas.

**Tabela 39 - Existe algum ponto da Praça Sete que você considere mais seguro/inseguro?**

Turno	Mais seguro?			Mais inseguro?		
	Não	Sim	Total	Não	Sim	Total
Manhã	5	7	12	4	8	12
Noite	7	5	12	4	8	12
<b>Total geral</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>50,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>100%</b>	<b>33,3%</b>	<b>67,7%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

**Figura 7 – Pontos mais seguros e mais inseguros da Praça Sete**



Fonte: Bing Maps - adaptado

Jacobs (2014) ressalta que “lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas”, e o que se pode ver nos quatro quarteirões fechados para veículos da Praça Sete, nas ruas Rio de Janeiro e dos Carijós, é que o único que não possui bar ou restaurante é aquele entre a rua Rio de Janeiro e a rua dos Tupinambás, justamente o apontado mais vezes como local mais inseguro da área. Outro local identificado como “ponto mais inseguro” foi o acesso da rua dos Carijós, próximo ao UAI (antigo Psiu). Essa é uma região com grande quantidade de vendedores ambulantes, artesãos e pessoas oferecendo variados serviços, que tornam o

ambiente mais desorganizado, aumentando a proximidade das pessoas e facilitando pequenos furtos.



Bar com música ao vivo, às 20h. Rua Rio de Janeiro, esquina com rua dos Tamóios.  
Fonte: O autor (2017).



Bar com música ao vivo, às 20h05. Rua dos Carijós, esquina com rua Espírito Santo.  
Fonte: O autor (2017).

Os jogos de damas e xadrez são tracionais na Praça Sete, com um público majoritariamente idoso, e são maneiras interessantes e espontâneas de aumentar a quantidade de “olhos da rua” da região, ao mesmo tempo em que oferecem uma opção de lazer e de interação humana.



Homens jogando xadrez e damas, às 20h30. Rua dos Carijós, esquina com rua São Paulo.

Fonte: O autor (2017).

Entre as causas que geraram a escolha dos pontos mais inseguros estão o fato de ser “mais escondido” (oito das 16 pessoas e 21,1% do total de respostas), “menos pessoas circulando” (7 pessoas e 18,4% das respostas) e “menos iluminado”, “menos policiado” e “consumo de bebidas/drogas” com 6 pessoas cada (15,8% das respostas). Três citaram outros motivos, que foram: “trambiqueiros”, “trambiqueiros e malandros” (ambos para a rua Rio de Janeiro com rua dos Tupinambás) e “local onde fui furtada” (para a rua dos Carijós próximo ao Uai).

**Tabela 40 - Causas da menor sensação de segurança em pontos específicos da Praça Sete**

Causa	Total	Total (%)
Menos iluminado	6	15,8%
Menos policiado	6	15,8%
Mais pessoas circulando	2	5,3%
Menos pessoas circulando	7	18,4%
Mais “escondido”	8	21,1%
Consumo de bebidas/drogas	6	15,8%
Outro	3	7,9%
<b>Total geral</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Metade dos entrevistados na Praça Sete declarou frequentar a Praça da Liberdade, seja “mais de 1x por mês” ou “mais de 1x por semana”, e 75,0% das 24 pessoas apontou a Praça da Liberdade como a mais segura das duas. Os dois principais motivos declarados como decisivos para a escolha da praça percebida como mais segura foram os mesmos da Praça da Liberdade: “pela localização/região” (26,7%) e “mais policiada”

(16,7%), seguidos de “mais iluminada” (15,0%) e “pela fama do local” (11,7%). A localização e a fama da Praça da Liberdade (melhores, segundo as respostas) são associadas ao fato de 75% dos entrevistados terem sido vítimas ou terem conhecimento de alguma vítima de crime na Praça Sete, aumentando a probabilidade de uma menor sensação de segurança.

**Tabela 41 - Você frequenta a Praça da Liberdade (esteve lá nos últimos 30 dias)? X  
Onde se sente mais seguro?**

Frequenta a Praça da Liberdade?	Total		Onde se sente mais seguro?	
	Total	%	Praça Sete	Praça da Liberdade
Não	12	50,0%	4	8
Sim, mais de 1x por mês	6	25,0%	-	6
Sim, mais de 1x por semana	6	25,0%	2	4
<b>Total geral</b>	<b>24</b>	<b>100%</b>	<b>6</b>	<b>18</b>
Total (%)	-	-	25,0%	75,0%

Fonte: elaboração própria

**Tabela 42 - Por que se sente mais seguro em uma praça em relação à outra?**

Motivo	Total	Total (%)
Mais iluminada	9	15,0%
Mais pessoas circulando	6	10,0%
Menos pessoas circulando	1	1,7%
Mais policiada	10	16,7%
Mais trânsito de veículos	3	5,0%
Pela localização/região	16	26,7%
Câmeras do Olho Vivo	1	1,7%
Pela fama do local	7	11,7%
Menos “cantos escondidos”	5	8,3%
Mais Comércio/lojas	1	1,7%
Outros	1	1,7%
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

### 4.2.3 Comparação entre a Praça da Liberdade e Praça Sete de Setembro

A mais relevante comparação entre a Praça da Liberdade e a Praça Sete está diretamente relacionada à temática deste trabalho e se refere ao quão diferente foram as respostas sobre a sensação de segurança nos dois locais. Enquanto nenhum dos 24 entrevistados da Praça da Liberdade se declarou “muito inseguro”, seis dos 24 entrevistados na Praça Sete se classificaram dessa forma. Por outro lado, quatro pessoas disseram se sentir “muito seguras” na Praça da Liberdade, e nenhuma relatou o mesmo na Praça Sete.

Na comparação entre os sexos, na Praça da Liberdade, apesar de nenhuma responder “muito seguro”, 10 das 12 mulheres assinalaram a opção “segura” e apenas duas se disseram “inseguras”. Por outro lado, na Praça Sete, somente uma das 12 mulheres se declarou “segura”. Entre os homens, dois se declararam “inseguros” na Praça da Liberdade, enquanto na Praça Sete houve dois homens optando pela opção “muito inseguro” e cinco por “inseguro”.

**Tabela 43 - Sensação de segurança por sexo na Praça da Liberdade**

Sexo	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito seguro	
Feminino	-	2	10	-	12
Masculino	-	2	6	4	12
<b>Total</b>	-	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>24</b>
<b>Total %</b>	-	<b>16,7%</b>	<b>66,7%</b>	<b>16,7%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

**Tabela 44 - Sensação de segurança por sexo na Praça Sete**

Sexo	Sensação de segurança				Total
	Muito inseguro	Inseguro	Seguro	Muito Seguro	
Feminino	4	7	1	-	12
Masculino	2	5	5	-	12
<b>Total geral</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	-	<b>24</b>
<b>Total (%)</b>	<b>25,0%</b>	<b>50,0%</b>	<b>25,0%</b>	-	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria

Na comparação entre os dois locais e a influência dos turnos (Tabela 20 e Tabela 39) sobre a sensação de segurança, percebe-se que na Praça da Liberdade o período noturno teve uma quantidade menor (1) de “inseguro” que a manhã (3), enquanto na Praça Sete “muito inseguro” e “inseguro” somaram 9 pessoas em ambos os turnos, mas o período da noite teve 4 indicações de “muito inseguro”, e a manhã teve 2.

Quanto ao motivo da presença nas praças estudadas, na Praça da Liberdade boa parte dos frequentadores é motivada a estar no local pelo lazer, atividades físicas, descanso ou turismo, enquanto na Praça Sete a presença ocorre majoritariamente pela necessidade de acessar algum ponto de interesse nas imediações (comércio, serviço, ponto de ônibus etc.). As características da Praça da Liberdade, naturalmente, atraem pessoas que se sentem seguras em seu espaço, uma vez que as suas vocações (lazer, turismo, descanso etc.) têm caráter mais opcional que as observadas na Praça Sete. Nesta, mesmo com uma sensação de segurança baixa, os atrativos disponíveis tornam grande o fluxo de pessoas circulando.

Entre os entrevistados na Praça da Liberdade (Tabela 26), ela é o local mais seguro (75,0%) na comparação com a Praça Sete (25,0%). No entanto, para os entrevistados na Praça Sete, os números são ainda mais elevados para a Praça da Liberdade: para 87,5% dos indivíduos é a região mais segura. Mesmo as 14 pessoas cujas respostas foram colhidas na Praça Sete e que não frequentam a Praça da Liberdade apontaram a última como o local mais seguro, como mostra a Tabela 41.

O confronto dos números relativos à sensação de segurança dos classificados como “ocupando”, ou seja, sentados, também é bastante discrepante. Na Praça da Liberdade, nove se declararam “seguros” e três “muito seguros”; na Praça Sete, por outro lado, um se declarou “muito inseguro”, sete “inseguros”, e outros quatro “seguros”, conforme as Tabelas 21 e 35.

Por fim, somando os indivíduos das duas faixas etárias iniciais (16 a 24 anos e 25 a 34 anos), a Praça da Liberdade – mesmo com uma quantidade menor de pessoas analisadas nessas duas faixas – possui uma quantidade maior de declarações como “seguro” ou “muito seguro”. São 11 na Praça da Liberdade, em um universo de 12 pessoas, e cinco na Praça Sete, em um universo de 17 pessoas, conforme as Tabelas 19 e 28

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao demonstrar a influência dos espaços urbanos na sensação de segurança, este trabalho buscou chamar a atenção para a importância do planejamento e a gestão desses locais para melhorar a vida nas cidades. Após a discussão das ideias de Jacobs (2014), Hillier (2004), Newman (1996) e do CPTED sobre como proporcionar segurança nas cidades e da apresentação dos resultados do suplemento “Características da vitimização e do acesso à Justiça no Brasil” (IBGE, 2010) e do estudo “Percepção de Medo no Estado de Minas Gerais” (Crisp, 2010) foram desenvolvidos uma pesquisa de campo e um questionário sobre a temática. Foi possível perceber como as características espaciais, a presença ou ausência de equipamentos urbanos e de pessoas alteram a percepção dos pedestres e, ainda, compreender melhor os motivos que geram a baixa sensação de segurança na cidade de Belo Horizonte.

As diferenças na sensação de segurança identificadas nos dados secundários, e confirmadas pela aplicação do questionário, relacionadas ao sexo, ao turno (horário), local, à idade e à renda merecem atenção especial, pois demonstram que a atuação do Estado é necessária. Políticas especializadas de segurança da mulher, de melhoria das condições de visibilidade noturna, de movimentação dentro das diferentes regiões da cidade e de ocupação dos espaços públicos no período noturno, por exemplo, podem ser utilizadas para reduzir a diferença entre os valores observados nos grupos com níveis mais baixos de sensação de segurança e os que se sentem mais seguros.

A sensação de segurança é um importante elemento para que os habitantes da cidade possam viver com qualidade de vida e na plenitude de suas vontades e capacidades. Conforme exposto neste estudo, atualmente a população de Belo Horizonte se priva, devido ao medo, de vivenciar alguns locais, de estar nas ruas durante a noite (e até mesmo durante o dia) ou de se deslocar de maneira mais racional. O histórico e o presente dos números de criminalidade e violência no Brasil são constantes lembranças de que a população não pode “baixar a guarda” e dar-se ao luxo de não se preocupar com a possibilidade de ser vítima de crimes enquanto transita ou ocupa os espaços públicos, o que perpetua a postura de evitar esses espaços. O crescimento do número de roubos nos últimos anos – embora em Belo Horizonte seja possível observar uma redução dos registros desse crime em 2017 – torna mais difícil a melhoria da sensação de segurança, uma vez que a população segue estimulada a ter medo da criminalidade.

O cenário atual de aumento do desemprego e de crescimento da população em situação de rua requer uma atuação que extrapola as capacidades do planejamento urbano de interferir, de forma isolada, na melhoria da sensação de segurança na cidade. É preciso haver uma atuação conjunta de diversos setores estatais e uma combinação de fatores para que seja revertido o processo de degradação observado nos últimos anos na região central de Belo Horizonte. O trabalho de assistência social no acolhimento e na viabilização de espaços adequados para o pernoite das pessoas em situação de rua é um importante paliativo. No entanto, a solução do problema passa pela maior disponibilidade de moradias para a população de baixa renda – que sejam integradas à cidade, e não construídas em seus limites, distante das oportunidades de emprego – provenientes, na maioria das vezes, de recursos de transferências voluntárias do Governo Federal ou de financiamentos da Caixa. A melhoria da economia do país e o aumento das vagas de trabalho são fundamentais para o acesso dessas pessoas a uma renda regular proveniente do trabalho, sendo novamente importante a atuação da assistência social e de serviços de qualificação profissional para que a transição entre o desemprego crônico dos indivíduos e a inserção no mercado de trabalho seja feita.

O papel político do prefeito também é importante no incentivo à retomada dos espaços públicos pela sociedade. Um chefe do Poder Executivo que atue pela promoção do aumento do sentimento de pertencimento, da civilidade e da identificação da sociedade com os seus espaços públicos é importante para reaproximar o cidadão das praças, parques, ruas e calçadas da cidade. Como indivíduo eleito pela população para gerir a administração municipal, sua importância como líder da transformação não pode ser subestimada, embora o prefeito deva ser capaz de motivar outros atores, dentro e fora do Estado, para que trabalhem de forma coesa, potencializem e ramifiquem as iniciativas transformadoras planejadas.

Além de política, o prefeito e sua equipe são responsáveis por, como no exemplo estudado de Medellín e Bogotá, buscar a democratização do acesso à cidade e a integração social, cultural e educacional da população pobre e marginalizada. Proporcionar equipamentos e iniciativas que promovam o lazer, a saúde, a educação e a cultura de forma descentralizada na cidade, aproximando-os dos cidadãos, especialmente dos mais jovens, e ressignificando espaços e regiões percebidas como território do crime ou do abandono. Apesar dos casos de sucesso das cidades colombianas, e como é praxe destacar na análise de estratégias adotadas em partes diferentes do mundo, não é viável ou recomendável copiar

fielmente modelos de outros países – ou mesmo de outras cidades do Brasil –, pois cada cidade exige programas, projetos e ações direcionados e atentos à sua realidade.

A região central de Belo Horizonte, onde é mais marcante a presença do Estado e do olhar atento da imprensa, e por onde uma grande quantidade de pessoas circulam diariamente, precisa ser ressignificada e reocupada pela sociedade. Se uma caminhada de apenas 20 minutos separa a Praça da Liberdade e a Praça Sete de Setembro, a distância entre a sensação de segurança e a percepção que seus ocupantes e transeuntes têm de cada uma é bastante grande. Embora a Praça Sete possua vitalidade e diversidade, com movimento constante de pessoas durante todo o dia e boa parte da noite, sendo um eixo de mobilidade e espaço com grande disponibilidade de comércio e serviços, esses fatores não são suficientes para gerar sensação de segurança no local. Mesmo a presença constante da Guarda Municipal e da Polícia Militar não é suficiente, permanecendo a região como um espaço temido pela população, em parte pelos fatos (roubos, furtos e violência) que reforçam a percepção existente, em parte pela fama de ser perigosa, que carrega ao longo do tempo.

O medo que muitos belo-horizontinos sentem da região central da cidade parece ser histórico, havendo muitas menções à época anterior à remoção dos camelôs das calçadas, e ele se perpetua entre gerações, às vezes de forma injustificada. Ficou evidente neste estudo como características de cada praça afetam significativamente a sensação de segurança de seus ocupantes ou das pessoas em movimento, sendo necessária uma atuação mais presente na Praça Sete, de modo a organizar melhor a circulação de pessoas, coibir a prática de crimes e gradualmente alterar a percepção negativa sobre o local.

Uma perspectiva positiva para um dos problemas mais apontados nos resultados dos questionários é a substituição da iluminação pública da cidade por lâmpadas de LED, que melhoram significativamente a visibilidade, gerando impactos na sensação de segurança. Segundo a Prefeitura de Belo Horizonte, a empresa contratada deverá fazer a substituição até o fim de 2020, com lâmpadas que, além de mais econômicas, iluminam mais. Além disso, a disposição das 86 bases móveis da Polícia Militar pelo território da cidade também colabora para reforçar uma das soluções apontadas pelos entrevistados: a necessidade de mais policiamento. Nos deslocamentos feitos pelo autor no âmbito deste trabalho para verificar a existência de elementos que interferem na sensação de segurança, foi possível

observar a presença policial em vários pontos, de forma mais próxima da população e de localização previsível.

Além da iluminação pública e do policiamento, para aumentar a circulação e a permanência de pedestres nos espaços públicos da região central de Belo Horizonte, por meio do planejamento urbano, é importante implantar mobiliário e construir uma legislação de uso e ocupação do solo que esteja atenta aos elementos e às características que aumentam ou diminuem a sensação de segurança. Reduzir a existência de pontos cegos causados pelo desalinhamento das fachadas de edificações ou por equipamentos como pontos de ônibus e bancas de revista. Promover, por meio de legislação, o alargamento das calçadas, aumentando o campo de visão e o conforto para caminhar, para incentivar maior presença de pessoas nas ruas. Disponibilizar locais adequados para que a população se sente e ocupe espaços, oferecendo sua vigilância, e promover frequentes eventos culturais e outras atrações de pequeno porte, para incentivar a permanência nos espaços públicos. Estimular as edificações de uso misto, com exploração comercial no nível da rua, que aumenta os “olhos da rua” e amplia a possibilidade de deslocamentos mais curtos, proporcionando vantagens ao transporte ativo.

Por fim, convém ressaltar a necessidade de que os planejadores pensem em espaços públicos com foco nos pedestres, e não nos carros. Calçadas regulares e ampliadas, com recuos que não devem ser transformados em vagas de estacionamento, mas em mais espaço para os pedestres. A iluminação pública não deve ter como foco a rua, por onde passam os veículos, mas a calçada, por onde passam as pessoas. Os tempos dos semáforos devem privilegiar o movimento dos pedestres, sobretudo nas regiões mais movimentadas. O paisagismo urbano deve prezar pela beleza, importante elemento para gerar atratividade, mas como as palmeiras não oferecem sombra – fundamental para caminhar em regiões quentes – e os arbustos podem impedir uma visualização ampla do espaço, esses dois exemplos devem ser utilizados de forma criteriosa, para que sua presença seja, além de bela, útil e não gere insegurança. Viadutos, que degradam e transformam em vazios grandes espaços a sua volta, e passarelas, que além de aumentar as distâncias para os pedestres os isolam do restante do movimento e dos “olhos da rua”, devem ser evitados, sempre que possível. Devem ser criados ambientes convidativos e conservados, com equipamentos públicos que favoreçam a convivência e inspirem o cuidado com os espaços públicos, o que não pode ser confundido com práticas higienistas. Devem ser executados programas que incentivem a integração e a

diversidade, por meio da facilitação da mobilidade entre as regiões da cidade, e a permanência das pessoas em espaços públicos, para que elas se encontrem e convivam, sobretudo aquelas de diferentes condições socioeconômicas.

Ainda que o planejamento urbano não seja suficiente para solucionar sozinho o problema da baixa sensação de segurança em Belo Horizonte, ele é um instrumento capaz de trazer mudanças significativas, principalmente se combinado com políticas de outros setores. Integrado a políticas de educação, esporte, cultura, desenvolvimento econômico, assistência social, meio ambiente e segurança pública, entre outras áreas, o planejamento e a gestão da cidade podem desempenhar um papel transformador na qualidade e no estilo de vida dos habitantes da capital de Minas Gerais.

## 6 REFERÊNCIAS

- BELO HORIZONTE. **Plano Estratégico BH 2030**. Belo Horizonte, mai. 2016. 342 p.
- BELO HORIZONTE. Região de Venda Nova é beneficiada com iluminação de LED. **Sítio da Prefeitura de Belo Horizonte**, Belo Horizonte, 14 nov. 2017. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/regiao-de-venda-nova-e-beneficiada-com-iluminacao-de-led>>. Acesso em: 14 nov. 2017.
- BHTRANS - EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A. **Balanco anual da mobilidade urbana de Belo Horizonte 2014 (ano-base 2013)**. Belo Horizonte: BHTRANS, 2015. 84 p.
- BORGES, Kátia. O espaço urbano é capaz de educar as pessoas. **A Tarde**, 16 jan. 2017. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/muito/noticias/1831275-o-espaco-urbano-e-capaz-de-educar-as-pessoas>>. Acesso em: 10 nov. 2017.
- CALDEIRA, Teresa. **A cidade de muros. Crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. 34/Ed. Edusp, 2000. 340 p.
- CARDOSO, Gabriela Ribeiro et al. Percepções sobre a sensação de segurança entre os brasileiros: investigação sobre condicionantes individuais. **Revista Brasileira de Segurança Pública**, v. 7, n. 2, p. 144-161, 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/NBF11V>>. Acesso em: 28 mai. 2017.
- CINDS. **Diagnóstico de Incidência de Roubos em Belo Horizonte**. Seds, 2015. 44 p. Disponível em: <<https://goo.gl/5qf95e>>. Acesso em: 18 jun. 2017.
- COMPANS, Rose & DE SOUZA, Maria Julieta Nunes. Espaços urbanos seguros: a temática da segurança no desenho da cidade. **Anais: Encontros Nacionais da ANPUR**, v. 13, 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/YwWR6o>>. Acesso em: 20 jun. 2017.
- CRISP. **Percepção de Medo no Estado de Minas Gerais**. Centro de Estudos de Criminalidade e Segurança Pública. UFMG, mar. 2010. Disponível em: <<https://goo.gl/vUx1NC>> . Acesso em: 16 jun. 2017.
- EL TIEMPO. La renovación de Medellín. **EL TIEMPO**, 18 mai. 2007. Disponível em: <<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-3561842>>. Acesso em: 03 nov. 2017.
- FERNANDES, L. F. Jacobs, Newman e C. Ray Jeffery. Contributos para a prevenção da criminalidade. **Urbanismo, segurança e lei**. Lisboa: Edições Almedina, tomo I, 2007.
- GALLUP. **Global Law and Order Report 2016**. Gallup, 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/zNXTwT>>. Acesso em: 10 jun. 2017.
- HEMERSON, Landercy; LOPES, Valquíria. Escuridão e abandono levam insegurança à Praça da Liberdade. **Estado de Minas**, Belo Horizonte, 26 jun. 2017. Disponível em: <<https://goo.gl/kM5S5g>>. Acesso em: 07 nov. 2017.

HILLIER, Bill. **Designing safer streets: an evidence-based approach**. Planning in London, v. 48, p. 45-49, 2004. Disponível em: <[http://discovery.ucl.ac.uk/1025/1/Hillier\\_2004\\_safer\\_streets.pdf](http://discovery.ucl.ac.uk/1025/1/Hillier_2004_safer_streets.pdf)>. Acesso em: 20 jul. 2017.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios de 2009: Características da vitimização e do acesso à justiça no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://goo.gl/EmaUfG>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

IMRS. **Índice Mineiro de Responsabilidade Social**. Disponível em: <<http://imrs.fjp.mg.gov.br/>>. Acesso em: 29 out. 2017.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3a ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2014. 532 p.

KIMMELMAN, Michael. Com esperança, Medellín se reconstrói. **Folha de S. Paulo**, Medellín, 25 jun. 2012. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/newyorktimes/50778-com-esperanca-medellin-se-reconstrui.shtml>>. Acesso em: 07 nov. 2017.

LIMA, Vera Cristina de Souza. **Espaço e criminalidade em favelas de Belo Horizonte: um estudo sob a ótica da segregação e do controle socioespaciais**. UFMG, 2010. Disponível em: <<https://goo.gl/9isNy3>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

MARQUES, Cristina; RICARDO, Carolina; SIQUEIRA, Paloma. Estudo conceitual sobre os espaços urbanos seguros. **Revista Brasileira de Segurança Pública**, 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/y7PTMc>>. Acesso em: 17 jun. 2017.

\_\_\_\_\_. Nota Técnica - **Estudo conceitual sobre os espaços urbanos seguros**. SEGURANÇA PÚBLICA, 2013. Disponível em: <<https://goo.gl/a8qtcg>>.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana – SEDRU. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte**. Volume 3. Sedru, 2011.

NEWMAN, Oscar. **Creating Defensible Space**. US Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research. Institute for Community Design Analysis, Center for Urban Policy Research, Rutgers University. Washington, DC, 1996.

OECD. **OECD Income Distribution Database (IDD): Gini, poverty, income, Methods and Concepts**. Disponível em: <<http://www.oecd.org/social/income-distribution-database.htm>>. Acesso em: 05 nov. 2017.

PNUD. **Relatório Regional de Desenvolvimento Humano 2013-2014**. Segurança Cidadã com rosto humano: Diagnóstico e Propostas para a América Latina. PNUD, 2013.

RUIC, Gabriela. Estas cidades latinas estão vencendo a violência. Veja como. **Exame**, 18 out. 2016. Disponível em: <<https://goo.gl/jr6eqg>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

SÃO PAULO (município). Lei 16.050, de 31 jul. 2014. **Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo**. São Paulo, SP, jul. 2014.

SABOYA, Renato. **Sintaxe Espacial**. Urbanidades, 2007. Disponível em:  
<<http://urbanidades.arq.br/2007/09/sintaxe-espacial>>. Acesso em: 11 out. 2017.

SEGURANÇA. In: DICIONÁRIO Michaelis. Disponível em:  
<<http://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/seguranca/>> .  
Acesso em: 18 nov. 2017.

SKOGAN, Wesley G. & MAXFIELD, Michael G. Coping with crime: individual and neighborhood reactions. Beverly Hills, CA: Sage, 1981.

STAFFORD, Mark C.; GALLE, Omer R. Victimization rates, exposure to risk, and fear of crime. **Criminology**, v. 22, n. 2, p. 173-185, 1984.

WARR, Mark. Fear of Victimization: Why are Women and the Elderly more Afraid? **Social Science Quarterly**, v. 65: p. 681-702, 1984.

## 7 APÊNDICE



### QUESTIONÁRIO SOBRE SENSAÇÃO DE SEGURANÇA NA PRAÇA DA LIBERDADE

Sexo:  Masculino  Feminino

Idade:  16-24 anos  25 a 34 anos  35 a 49 anos  50 a 59 anos  60 a 69 anos  70 anos ou mais

**1** Com que frequência (por semana) você circula pela Praça da Liberdade?

Menos de 1 vez  1 vez  2 ou 3 vezes  4 ou 5 vezes  6 ou 7 vezes

**2** Qual é o motivo de você estar aqui na Praça da Liberdade (marque até 2)?

- Caminhando até ônibus/carro/táxi/metrô/moto/bicicleta  Indo ou voltando de loja/comércio  
 Indo ou voltando do local de estudo  Indo ou voltando do local de trabalho  
 Lazer  Atividade física  Descanso  Turismo  
 Indo ou voltando de serviço público ou privado (Banco/Casa Lotérica, UAI, Prefeitura, Hospital, outro)

**3** Qual foi o seu meio de transporte para chegar até aqui ou que será usado depois de passar pela praça?

A pé  Carro  Ônibus  Metrô  Moto  Bicicleta

**4** Quanto à segurança, como você se sente na Praça da Liberdade?

Muito inseguro(a)  Inseguro(a)  Seguro(a)  Muito seguro(a)

**5** Caso se sinta inseguro ou muito inseguro, o que te faria se sentir mais seguro na Praça da Liberdade?

(Marque até 3)

- Mais iluminação  Maior presença de comércio  Mais Policiamento  
 Mais câmeras do Olho Vivo  Maior quantidade de pessoas  Menor quantidade de pessoas  
 Menos “cantos escondidos”  Mais trânsito de veículos  
 Outro \_\_\_\_\_

**6** Você já viu alguém ser vítima ou você ou alguém que você conheça já foi vítima de algum crime nesta praça?

Não  Sim.

**7** Se sim, qual/quais (Marque até 5)?

Furto  Roubo  Agressão física  Estupro/assédio sexual  Homicídio

**CONTINUA NO VERSO DA FOLHA**

8 a) Existe algum ponto da Praça da Liberdade que você considere mais seguro?

- Não  Sim. Qual (Marque o ponto com “A” no mapa abaixo)?

8 b) Existe algum ponto da Praça da Liberdade que você considere mais inseguro?

- Não  Sim. Qual (Marque o ponto com “B” no mapa abaixo)?



9 Caso tenha marcado “sim” na pergunta anterior (mais inseguro), por que você acha isso? (Marque até 3)

- Menos iluminado  Menos policiado  Mais pessoas circulando  
 Menos pessoas circulando  Mais “escondido”  Consumo de bebidas/drogas  
 Outro \_\_\_\_\_

10 Você frequenta a Praça Sete (esteve lá nos últimos 30 dias)?

- Não  Sim, mais de 1x por mês  Sim, mais de 1x por semana

11 Onde você se sente mais seguro, na Praça da Liberdade ou na Praça Sete?

- Praça da Liberdade  Praça Sete

12 Por quê? (Marque até 4 opções):

- Mais iluminada  Mais pessoas circulando  Menos pessoas circulando  
 Mais policiada  Mais trânsito de veículos  Pela localização/região  
 Câmeras do Olho Vivo  Pela fama do local  Menos “cantos escondidos”  
 Mais Comércio/lojas  Outro \_\_\_\_\_



### QUESTIONÁRIO SOBRE SENSAÇÃO DE SEGURANÇA NA PRAÇA SETE

Sexo:  Masculino  Feminino

Idade:  16-24 anos  25 a 34 anos  35 a 49 anos  50 a 59 anos  60 a 69 anos  70 anos ou mais

**1** Com que frequência (por semana) você circula pela Praça Sete?

Menos de 1 vez  1 vez  2 ou 3 vezes  4 ou 5 vezes  6 ou 7 vezes

**2** Qual é o motivo de você estar aqui na Praça Sete (marque até 2)?

Caminhando até ônibus/carro/táxi/metrô/moto/bicicleta  Indo ou voltando de loja/comércio  
 Indo ou voltando do local de estudo  Indo ou voltando do local de trabalho  
 Indo ou voltando de serviço público ou privado (Banco/Casa Lotérica, UAI, Prefeitura, Hospital, outro)

**3** Qual foi o seu meio de transporte para chegar até aqui ou que será usado depois de passar pela praça?

A pé  Carro  Ônibus  Metrô  Moto  Bicicleta

**4** Quanto à segurança, como você se sente na Praça Sete?

Muito inseguro(a)  Inseguro(a)  Seguro(a)  Muito seguro(a)

**5** Caso se sinta inseguro ou muito inseguro, o que te faria se sentir mais seguro na Praça Sete?

(Marque até 3)

Mais iluminação  Maior presença de comércio  Mais Policiamento  
 Mais câmeras do Olho Vivo  Maior quantidade de pessoas  Menor quantidade de pessoas   
 Menos “cantos escondidos”  Mais trânsito de veículos  
 Outro \_\_\_\_\_

**6** Você já viu alguém ser vítima ou você ou alguém que você conheça já foi vítima de algum crime nesta praça?

Não  Sim.

**7** Se sim, qual/quais (Marque até 5)?

Furto  Roubo  Agressão física  Estupro/assédio sexual  Homicídio

**CONTINUA NO VERSO DA FOLHA**

**8 a)** Existe algum ponto da Praça Sete que você considere mais seguro?

- Não  Sim. Qual (Marque o ponto com “A” no mapa abaixo)?

**8b)** Existe algum ponto da Praça Sete que você considere mais inseguro?

- Não  Sim. Qual (Marque o ponto com “B” no mapa abaixo)?



**9** Caso tenha marcado “sim” na pergunta anterior (mais inseguro), por que você acha isso? (Marque até 3)

- Menos iluminado  Menos policiado  Mais pessoas circulando  
 Menos pessoas circulando  Mais “escondido”  
 Consumo de bebidas/drogas  Outro \_\_\_\_\_

**10** Você frequenta a Praça da Liberdade (esteve lá nos últimos 30 dias)?

- Não  Sim, mais de 1x por mês  Sim, mais de 1x por semana

**11** Onde você se sente mais seguro, na Praça da Liberdade ou na Praça Sete?

- Praça da Liberdade  Praça Sete

**12** Por quê? (Marque até 4 opções):

- Mais iluminada  Mais pessoas circulando  Menos pessoas circulando  
 Mais policiada  Mais trânsito de veículos  Pela localização/região  
 Câmeras do Olho Vivo  Pela fama do local  Menos “cantos escondidos”  
 Mais Comércio/lojas  Outro \_\_\_\_\_