

A INFLUÊNCIA DA SEGURANÇA PÚBLICA NOS DESLOCAMENTOS A PÉ: ESTUDO DE CASO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

P. R. G. Santos, T. T. B. Andurand, L. H. Meira, M. L. A. Maia

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar a influência da segurança pública nos deslocamentos a pé, fazendo um estudo de caso na Região Metropolitana do Recife (RMR). A análise será feita mediante estudos da literatura e através da avaliação dos resultados de uma pesquisa popular aplicada na RMR. Para o estudo, serão analisados dados estatísticos de ocorrências policiais registradas a transeuntes na RMR. Estes dados serão comparados com os dados de ocorrências nos demais modos de transportes. Diante desses dados, e do resultado da pesquisa, será feita a análise das políticas públicas de melhoria da segurança nas ruas. Serão avaliadas também as políticas de atração da população para o transporte pedonal. Serão levantadas algumas políticas já implantadas no estado de Pernambuco, assim como as medidas que podem ser tomadas para reduzir a sensação de insegurança e tornar as ruas atrativas à população.

1. INTRODUÇÃO

A segurança pública é um dos problemas que mais preocupa a população brasileira, segundo o relatório Índice de Progresso Social (SPI, 2015) que é elaborado pela organização sem fins lucrativos, *Social Progress Imperative*. Para se ter uma ideia, em 2015 o Brasil aparece na 11ª posição no ranking de países mais inseguros do mundo. Para este índice, cinco são os quesitos usados para avaliar o nível de segurança dos cidadãos de cada país: (1) a taxa de homicídios; (2) o nível de crimes violentos; (3) a percepção sobre a criminalidade; (4) o terror político; e (5) as mortes no trânsito.

O Brasil é um dos 24 países com maior média de mortes violentas, com mais de 20 homicídios por 100 mil habitantes, segundo dados compilados pelo mesmo relatório a partir de informações da Unidade de Inteligência da revista britânica *The Economist* (PORTAL G1, 2014).

Tendo em vista esses dados a respeito da segurança do país, que podem ser considerados alarmantes, o problema em questão parece ter papel fundamental na vida social das pessoas. Esta situação de falta de segurança pode influenciar no comportamento das pessoas, nas suas atividades, onde trabalham, onde vivem e como elas se deslocam. Então, podem alterar a escolha do seu modo de transporte. Sendo assim, a segurança pública é uma questão de relevância à sociedade. Sua influência na vida das pessoas deve ser levada em consideração na elaboração das políticas públicas e nos estudos de mobilidade, que será o foco deste trabalho.

O deslocamento a pé é uma forma indispensável de transporte para a população, seja ele modo principal de transporte ou parte integrada de outro modal. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicadas (IPEA, 2003), em pesquisas origem-destino realizadas em algumas cidades brasileiras, mais de 30% dos deslocamentos realizados em área urbana são feitos a pé. No entanto, nos últimos anos, andar a pé se tornou a maneira mais perigosa de se deslocar em alguns estados brasileiros.

A partir disso, este trabalho tem como objetivo analisar a influência da segurança pública nos deslocamentos a pé, analisando dados estatísticos brasileiros de violência a transeuntes. Para caracterizar melhor a situação e atingir o objetivo proposto foram levantados índices de violência contra o pedestre nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Pernambuco.

Posteriormente foi feito um estudo de caso tomando como base a Região Metropolitana do Recife (RMR). A ideia era avaliar a qualidade e a eficácia das políticas públicas de melhoria à segurança dos pedestres atualmente adotadas pelo Governo de Pernambuco. Também se buscou propor, analisando a literatura do tema, quais seriam as melhores práticas para diminuir a violência contra os pedestres. Em seguida aplicou-se uma pesquisa popular via mídias sociais para testar a hipótese de que a segurança influencia no transporte a pé.

Este trabalho está dividido em 04 seções. Após esta introdução, seção 2 traz uma revisão de literatura, abordando temas como insegurança nos deslocamentos a pé, políticas públicas de melhoria na segurança pública dos pedestres e barreiras que impedem uma maior efetividade dessas políticas. Em seguida, a seção 3 mostra o estudo de caso, com foco na realidade atual da Região Metropolitana do Recife. Finalmente, a quarta seção tece as considerações finais e traz recomendações para trabalhos futuros.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Nesta seção o trabalho irá abordar os indicadores de segurança nos deslocamentos a pé. Serão abordados dados de ocorrências de roubo registrados a transeuntes e nos demais modos de transportes nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Pernambuco.

Em seguida, serão extraídas da literatura as políticas públicas que podem ser implantadas para motivar o transporte a pé, assim como trazer segurança a esse modo de deslocamento. A literatura, apontará as barreiras que essas políticas possam enfrentar para serem implementadas ou para serem mantidas.

2.1. A insegurança nos deslocamentos a pé

Deslocar-se a pé é a forma mais democrática de mobilidade em uma aglomeração urbana. As calçadas são vias públicas, onde, no Brasil, não é possível excluir uma pessoa do seu uso por meio da cobrança de uma tarifa ou qualquer valor monetário. Todos os outros meios de transporte demandam economicamente aos seus usuários, ou seja, intrinsecamente cobram os custos de seu uso. Contudo, o aumento da insegurança e a falta de qualidade das vias públicas dedicadas aos pedestres fazem com que algumas pessoas evitem fazer seus deslocamentos diários a pé.

Para se ter uma ideia da gravidade da situação, segundo a Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP-SP) (SÃO PAULO, 2014), o número registrado de ocorrências de

roubos a transeuntes corresponde a 52,47% do total de ocorrências, sendo superior ao número de ocorrências nos demais modos de transporte, que somaram 35,14% dos incidentes registrados.

Já no tocante ao Rio de Janeiro, o Instituto de Segurança Pública do estado do Rio de Janeiro (ISP-RJ) (RIO DE JANEIRO, 2013) coloca que os números de roubos a transeuntes se sobressaem ao número de fatos registrados nos demais modos, somando 48% do total de ocorrências. Os demais modos somaram 27,1% do total de registros de roubos.

Por sua vez, em Pernambuco os dados são ainda maiores, onde 60,5% do total de ocorrências de roubos no ano de 2013 foram a transeuntes, em contraposição apenas 16,66% das ocorrências foram registradas em carros e transportes coletivos, segundo as estatísticas oficiais da Secretaria de Defesa Social (SDS-PE) (PERNAMBUCO, 2013).

Assim, os dados da Tabela 1 mostram a evolução do número de ocorrências a transeuntes nos últimos anos nesses três estados brasileiros.

Tabela 1: Ocorrências de roubo a transeuntes e outros transportes nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Pernambuco.
(Fonte: Rio de Janeiro, 2013, São Paulo, 2014 e Pernambuco 2013)

Ocorrências de roubos			
Estado	Ano	Ocorrências de roubo a transeuntes	Ocorrências de roubo nos demais transportes
Rio de Janeiro	2008	48,10%	20,90%
	2009	51,40%	21,20%
	2010	52,70%	22,40%
	2011	51,30%	20,70%
	2012	47,80%	26,00%
	2013	48,00%	27,01%
São Paulo	2014	48,38%	26,32%
Pernambuco	2011	62,96%	17,51%
	2012	61,93%	17,66%
	2013	60,50%	16,66%

Analisando-a, percebe-se que é mais perigoso o deslocar-se a pé que nos demais modos de transporte.

Segurança pessoal refere-se à inexistência de risco de assalto, roubo e agressão física. Tais riscos podem desencorajar caminhadas, ciclismo e trânsito (VTPI, 2014). Por sua vez, Leiva *et al.* (2003 apud FIGUEIREDO *et al.*, 2013) argumentam que a segurança pública é inerente às operações de deslocamentos dos pedestres e caracterizada como fator relativamente intangível, mas que deve ser levada em consideração no planejamento das estruturas de circulação para pedestres.

O transporte pedonal é diretamente afetado pela (in)segurança pública, pois os elevados números de violência registrados a transeuntes tendem a afastar as pessoas das ruas, devido ao aumento da sensação de medo. Isso pode acarretar mais insegurança, pois vias desertas tendem a ser mais propícias para a prática de delitos e esta situação pode afetar inclusive a qualidade de vida das pessoas.

2.2. Políticas públicas para melhorias na segurança pública dos pedestres

Alguns exemplos de políticas públicas podem ser adotados para minimizar a insegurança nas ruas. Atrair as pessoas para o transporte a pé pode ser um deles. Segundo Jacobs (1961 apud NETO *et al.*, 2012, p. 4), as ruas da cidade têm vários fins além do tráfego de veículos. Da mesma forma que as calçadas têm outros papéis além de acolher pedestres. As ruas e calçadas de uma cidade são seus órgãos mais vitais. Se parecem interessantes, a cidade parecerá interessante. Se as ruas são seguras, a cidade estará livre da violência e do medo. A calçada que funciona é uma barreira ao crime. Precisa ser movimentada de noite e de dia por diferentes populações no caminho para o trabalho, casa ou lazer. A segurança urbana é função das ruas da cidade grande e suas calçadas. Se as ruas não são seguras, serão evitadas. As pessoas prudentes e tolerantes, então, demonstram bom senso de evitar ruas onde possam ser assaltadas.

A concentração de serviços próximos aos moradores de uma região pode atrair as pessoas ao transporte a pé. Quanto mais diversidades de serviços tem um bairro, por exemplo, menor a necessidade de grandes deslocamentos por transportes motorizados. Essa atração de pessoas para a rua conseqüentemente aumenta o fluxo de pedestres e pode vir a aumentar a sensação de segurança. Neste sentido, Jacobs (1961 apud NETO *et al.*, 2012, p. 5) coloca que um número substancial de estabelecimentos e de outros locais públicos como lojas, bares, confeitarias, padarias e restaurantes levam as pessoas a circularem onde eles existem e a presença de pessoas atrai outras pessoas. Uma rua viva tem usuários e espectadores.

Os moradores e proprietários dos edifícios da rua realizam rituais diários, dando movimento e vida às calçadas. Além destes, os transeuntes que trabalham ou estudam por perto contribuem para esse movimento. Por exemplo, os estudantes a caminho da escola, comerciantes abrindo suas lojas, pessoas passeando com seus animais de estimação, moradores a caminho do trabalho, mães passeando com crianças. Além disso, em distritos interessantes, com potencial turístico desenvolvido, temos a presença dos visitantes. Estes grupos dão movimento às ruas em vários horários do dia. Mas, principalmente, a presença destas pessoas atrai outras pessoas (*ibid*).

A iluminação pública também pode ser considerada uma ferramenta mitigatória no problema da insegurança. Para Souza (2003) a iluminação pública exerce uma grande influência no cotidiano das pessoas. Um bom projeto luminotécnico pode trazer muitos benefícios à sociedade, tais como: segurança, facilidade de orientação, valorização da identidade cultural e integração entre as pessoas de uma comunidade. Uma iluminação adequada também contribui para aumentar a segurança das cidades. Pois aumenta a liberdade das pessoas, que se sentem mais seguras para sair à noite às ruas. Sem dúvida, a função primordial da iluminação pública é tornar a cidade um ambiente seguro, confortável e bonito, onde as pessoas possam aproveitá-la à noite.

Já o *Victoria Transport Policy Institute* (VTPI, 2014) traçou para a cidade de Victoria, no Canadá, um plano para melhorar a segurança pessoal nas caminhadas. Este plano contempla diversas políticas públicas que devem ser implantadas na cidade para aumentar a sensação de segurança nas ruas, entre elas:

- Planejar a segurança como componente integrado do planejamento da cidade;
- Envolver membros da comunidade no planejamento de programa de prevenção de crime;
- Usar os recursos de desenho urbano para maximizar a visibilidade em áreas de pedestres;
- Reviver o centro da cidade como locais de reunião pública e criar centros de utilização mista, tanto desenvolvimento comercial como residencial, para que as pessoas estejam no centro da cidade à noite;
- Usar tráfego com melhorias para pedestres, ou seja, criar ruas mais atraentes;
- Incentivar “Olhos na Rua”, através da concepção de edifícios com janelas e áreas públicas que têm boas vistas das calçadas e ruas;
- Desenvolver programas de apoio que ajudam a criar a coesão da comunidade, incluindo o desenvolvimento de organizações locais, serviços e atividades de acolhimento que envolvam residentes, funcionários e empresas em uma área;
- Incorporar espaço comum em novos desenvolvimentos e bairros existentes, incluindo parques, hortas comunitárias, centros comunitários e escolas da vizinhança;
- Manter a limpeza das ruas;
- Maximizar a visibilidade das áreas públicas. Remover as obstruções visuais se for caso;
- Manter uma boa iluminação em áreas pedonais e centros de trânsito;
- Incentivar lojas para ficarem abertas e bem iluminadas à noite;
- Reduzir os impactos de lojas vagas, por exemplo, mantendo vitrines atraentes;
- Prover espaço às atividades dos jovens, tais como skate;
- Incentivar a vida nas ruas apoiando eventos especiais e atividades diversas em espaços públicos;
- Localizar paradas de ônibus perto de lojas para aumentar a vigilância informal; e
- Aumentar o policiamento, com patrulhas a pé, de moto e carros circulando constantemente nas ruas.

A ideia de incentivar os “Olhos na Rua” também foi sugerida por Jacobs (1961 apud NETO *et al.*, 2012). A autora afirma que os proprietários e vizinhos mantêm os olhos sobre as ruas. Ele denomina isso sistema de vigilância cidadã, que só se torna possível se existir uma boa diversidade de usos nos edifícios ao redor.

Seguindo o raciocínio de que pessoas com os “Olhos na Rua” podem trazer mais segurança à população, o Governo do Espírito Santo, lançou em 2011 o projeto Rua Segura. Este projeto tem como objetivo aumentar a integração e parceria entre sociedade civil organizada e os mecanismos da Segurança Pública, aproveitando a localização estratégica e a função desenvolvida por alguns profissionais, para passarem para a polícia de forma anônima, informações confiáveis sobre crimes em andamento ou ações suspeitas. Na prática, por meio do projeto são distribuídos radiocomunicadores para os colaboradores que, utilizando uma frequência exclusiva com os policiais que atuam no bairro, podem acionar a Polícia Militar em situações onde o crime esteja em andamento ou para outras ocorrências, como averiguação de suspeito. As pessoas que participam do projeto

receberam treinamento dos bombeiros e policiais militares, a fim de prevenir desde a criminalidade até a ocorrência de acidentes (ESPÍRITO SANTO, 2015).

Já em Bogotá, Colômbia, uma ideia semelhante, denominada Plano de Vigilância Cidadã teve êxito, reduzindo consideravelmente a criminalidade na cidade. Entre 1998 e 2004 se registrou uma diminuição de mais de 35% dos delitos, passando de 35 mil casos denunciados a pouco mais de 22 mil casos (ACERO, 2006).

Ainda segundo o autor, estes resultados são consequência do processo de institucionalização da gestão da segurança cidadã e da definição progressiva de uma política pública sobre o assunto. Isto aconteceu durante os governos de Antanas Mockus S. (1995-1997), Enrique Peñalosa L. (1998-2000) e Antanas Mockus S. (2001-2003), que abordaram este tema de maneira direta, com a assistência da Polícia Federal e das demais instituições da Administração Distrital. Uma das características mais relevantes do processo vivido em Bogotá foi a participação e capacitação cidadã em temas de segurança e convivência: com a concepção de que os cidadãos fazem parte da solução dos problemas que afetam a convivência e a segurança cidadã. A Administração Distrital e a Polícia organizam desde 1995 a capacitação de líderes comunitários em temas de convivência e segurança cidadã nos bairros e nas comunidades.

Diante dessas políticas públicas pode-se ver que existem diversas maneiras de atrair as pessoas para as ruas. No entanto, muitas dessas políticas podem enfrentar algumas barreiras para obterem sucesso. Sejam barreiras sociais, políticas ou econômicas, o fato é que existem dificuldades para implantar ou manter de forma adequada algumas dessas políticas, como será mostrado no item a seguir.

2.3. Barreiras que dificultam o sucesso das políticas públicas

As políticas públicas supracitadas podem sofrer alguns tipos de impedâncias em suas implantações. Um projeto de vigilância cidadã, de “Olhos na Rua” ou outra nomenclatura semelhante depende muito da população e da vontade das pessoas em participar. Muitas vezes o medo pode reduzir ou até mesmo impedir a cooperação dessas pessoas. Da mesma forma, a redução de muros, o maior contato com a rua, a interação do espaço público com o privado ainda é uma barreira para muitas pessoas. O receio de que essa interação com a rua acarrete em mais insegurança, pode atrapalhar a ideia desse tipo de planejamento urbano, sendo uma grande barreira a ser derrubada.

Melhorias de segurança geralmente recebem amplo apoio, mas são limitadas pelos recursos financeiros e de pessoal. Alguns funcionários de segurança pública podem sentir que eles já estão fazendo o máximo possível para garantir a segurança. Algumas estratégias de segurança pessoal, tais como esforços para aumentar a interação com a comunidade, exige da polícia, planejadores e cidadãos, a considerarem novas abordagens e implementar novos tipos de programas (VTPI, 2014).

Já para o planejamento da segurança como componente integrado do planejamento da cidade, é necessária uma equipe técnica com formação adequada para tal. Esse corpo técnico nem sempre é a realidade dos órgãos planejadores dos governos das cidades brasileiras, sendo assim mais uma barreira.

3. SEGURANÇA DOS PEDESTRES NA RMR

A Região Metropolitana do Recife é composta por 14 cidades que circundam a capital do estado de Pernambuco, Recife. O estado, situado no nordeste do país, tem sua capital localizada no litoral, assim como a maioria das cidades que compõem a RMR, como mostra a figura 1.



Fig. 1: Mapa da Região Metropolitana do Recife (Fonte: <http://www.mapasparacolorir.com.br/>)

Nesta seção será feito um estudo de caso na RMR. Serão levantados dados de ocorrências a transeunte em toda RMR. Em seguida, com base em uma pesquisa aplicada à população será avaliado o quanto a segurança pública influencia as pessoas em seus deslocamentos a pé. A seguir serão levantadas as políticas públicas implantadas no estado de Pernambuco para melhoria da segurança e do transporte a pé. Ainda nesta seção serão citadas outras políticas de melhoria da sensação de segurança nas ruas que poderiam ser implantadas de formas a atrair o cidadão da RMR a ser pedestre.

3.1. Dados de segurança a transeuntes na RMR

Como dito, para o estudo de caso sobre a questão da (in)segurança aos transeuntes foi escolhido analisar a situação da RMR. Segundo a SDS-PE, a RMR apresentou em 2013 os seguintes números de ocorrências de roubo a transeuntes, de veículos e em transportes públicos (Tabela 2).

**Tabela 1: Ocorrências de roubos registrados na RMR, por modo de transporte
(Fonte: Pernambuco, 2013)**

Município	Roubo a Transeunte	Roubo de Veículo	Roubo em Transporte Público
Recife	14.195	2.351	585
Jaboatão dos Guararapes	2.693	535	412
Olinda	2.699	347	126
Paulista	1.567	396	54
Ipojuca	170	50	9
São Lourenço da Mata	244	56	4
Camaragibe	457	57	30
Abreu e Lima	340	97	10
Araçoiaba	12	10	1
Itamaracá	64	3	-
Cabo de Santo Agostinho	895	153	93
Igarassu	353	131	6
Itapissuma	17	11	-
Moreno	113	80	17
TOTAL	23819	4277	1347

Observando esses dados de segurança, faz-se ponderar que eles tendem a ter influência na escolha do meio de transporte a ser utilizados pela população, tendo em vista que 80,9% das ocorrências de roubo se deram a transeuntes. De fato, esses números parecem ser considerados pela população recifense. Figueiredo *et al.* (2013) aplicaram uma pesquisa de avaliação da qualidade dos espaços de circulação para pedestres, com o intuito de detectar “Que atributo o pedestre julga ser importante para ele em uma calçada, quais sejam: Segurança Viária, Conforto, Manutenção, Presença de Obstáculos, Segurança Pública, Calçada Pouco ou Muito Movimentada e Limpeza” na cidade do Recife. A pesquisa mostrou que o indicador mais importante que caracteriza o ambiente das calçadas, na área estudada, foi a “Seguridade ou Segurança Pública” que na percepção dos entrevistados está acima da importância dos demais itens.

3.2. Pesquisa popular aplicada na RMR

Diante desses dados, foi elaborada uma pesquisa a ser aplicada na RMR para verificar o que leva as pessoas a não se deslocarem a pé. O questionário foi aplicado via mídias sociais *online* de modo a obter 276 respostas válidas, tendo assim, para uma população considerada infinita, uma amostra com 90 % de confiabilidade e 5% de margem de erro. A pesquisa dividiu os entrevistados por sexo e idade e foram feitas as seguintes perguntas:

- 1- Para um trajeto de até 1 km, a ser realizado durante o dia, qual dos fatores levariam você a não escolher o transporte a pé?
- 2- Para um trajeto de até 1 km, a ser realizado durante a noite, qual dos fatores levariam você a não escolher o transporte a pé?

Foi solicitado que enumerassem em ordem de importância, sendo 1 maior grau de importância e 4 o menor, os seguintes fatores:

Condicionamento físico: se o entrevistado se considera uma pessoa indisposta, de saúde frágil, idoso ou portador de deficiência.

Condições das calçadas: se o entrevistado considera as calçadas com buracos, ou obstáculos, de tamanhos inadequados e que não oferecem segurança viária.

Segurança Pública: se o entrevistado considera que falta segurança, que corre risco de sofrer algum tipo de violência e falta de iluminação pública.

Clima: se o entrevistado considera um empecilho o sol, o calor e a chuva.

Analisando os motivos que foram apontados como principal, ou seja, grau de importância 1, a pesquisa apontou, para o trajeto de dia, a segurança pública como o maior fator que inibe as pessoas de andarem a pé. Do total de entrevistados, 57,61% alegaram que não optariam por esse trajeto por se sentirem inseguras. Quando a pergunta foi feita com relação a trajetos à noite, a segurança pública teve, ainda, um maior destaque. Do total de entrevistados, 77,17% alegaram que não andariam a pé por motivo de insegurança. No gráfico 1, é possível observar o percentual de cada motivo apontado como principal.

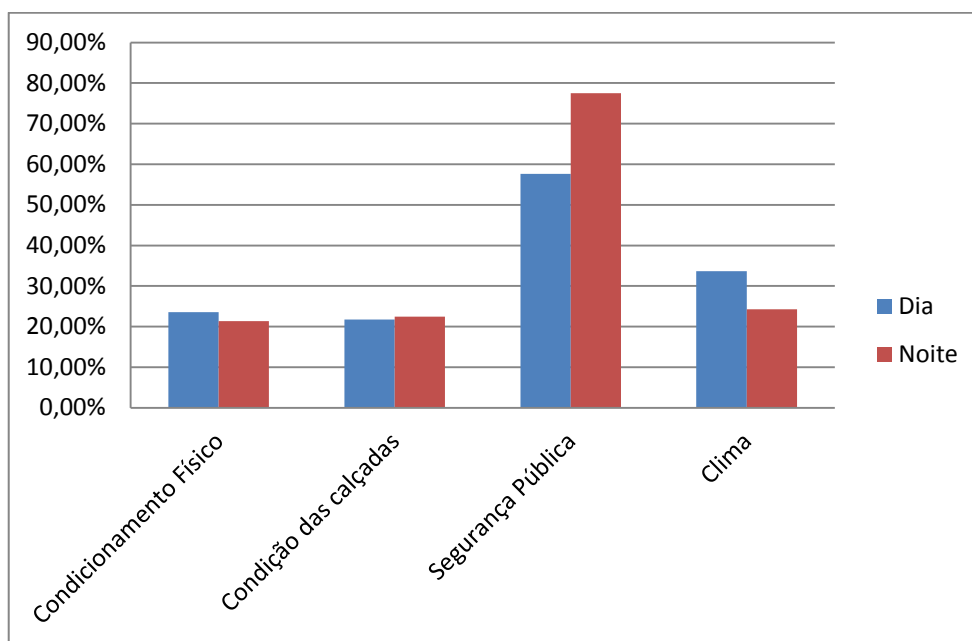


Gráfico 1: Motivação para o não uso do transporte a pé.

Pode-se concluir, mediante esses resultados, que a sensação de insegurança é uma realidade para a população que mora ou realiza suas atividades na RMR. E, é evidente que esta influencia no comportamento e nos deslocamentos diários dessas pessoas. Algumas políticas públicas já foram implantadas para mitigar essa situação, como será mostrado no tópico seguinte. Outras políticas públicas poderiam ser implantadas de modo a melhorar a segurança dos pedestres, como será abordado do tópico subsequente.

3.3. Políticas públicas implantadas do estado de Pernambuco

Para melhorar a segurança pública, em 2012 o Governo de Pernambuco lançou o Programa Patrulha do Bairro (PERNAMBUCO, 2014). Com o objetivo de levar mais segurança à vizinhança, o programa conta com viaturas, equipadas com rádio digital para

comunicação direta com os respectivos batalhões e o Centro Integrado de Operações de Defesa Social (CIODS). Cada patrulha dispõe de celular com linha exclusiva para pessoas que a comunidade indicar. No ano de 2015, estavam disponíveis na Região Metropolitana do Recife 224 patrulhas. Destas, 119 atuam em Recife e 105 nas demais cidades da RMR (PERNAMBUCO, 2015).

Além das Patrulhas do Bairro, uma nova ferramenta vem sendo utilizada recentemente pelos moradores do Recife. O aplicativo de bate papo Whatsapp, está conectando a Polícia Militar (PM) diretamente com a população, através do projeto Polícia Comunitária. Segundo o Jornal do Commercio (2015), a experiência foi implantada em janeiro de 2015 pelo 11º Batalhão em oito bairros da Zona Norte da cidade, deixando o cidadão conectado online com a PM, através de grupos de comerciantes da região criados na rede social.

Para melhorar as calçadas a Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano do Recife implantou o projeto de reordenação de uma das avenidas mais movimentadas da cidade, a Conde da Boa Vista, relocando os camelôs das calçadas para uma área destinada a eles (PORTAL G1, 2015). Com isso as calçadas podem ficar mais livres e atrativas para os pedestres.

3.4. Políticas públicas que poderiam ajudar os pedestres da RMR

Reduzir o receio dos moradores da RMR no transporte a pé vai além das medidas citadas no item 3.3. As políticas públicas implantadas são mitigatórias ao problema, os números de violência a transeuntes mostram que o problema existe, e requer diversas ações para sua resolução. Para exemplificar, a falta de iluminação, como citado da literatura, é um agravante na questão da segurança. Na RMR, diversas ruas sofrem com a falta de iluminação pública de qualidade, tornando-se menos atrativas às pessoas.

Partindo do princípio citado por Jacobs (1961 apud NETO *et al.*, 2012, p. 5), que, pessoas na rua atraem mais pessoas aumentando a sensação de segurança, o Governo de Pernambuco, juntamente com as prefeituras das cidades da RMR poderiam criar outras políticas públicas de modo a atrair as pessoas a se deslocarem a pé. Medidas essas que vão além do investimento na segurança pública.

Melhorias das calçadas, por exemplo, podem atrair pessoas ao transporte pedonal. Calçadas largas que aumentem a segurança viária, com menos obstáculos para pessoas com mobilidade reduzida, mais acessibilidade, dentre outros fatores, podem classificar uma calçada como atrativa às pessoas.

O clima da região também pode influenciar na escolha do transporte a pé. A temperatura na cidade do Recife varia entre 25° e 30° (CLIMATE, 2015). Sendo assim, Recife é uma cidade relativamente quente, o que torna pouco confortável o transporte a pé. Uma arborização adequada nas ruas pode reduzir a sensação de calor e tornar a caminhada algo agradável. Políticas para plantação de árvores poderiam ser implantadas de modo a atingir esse conforto em partes da cidade.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho pôde-se ver que de fato a segurança pública pode influenciar no transporte a pé. Os dados estatísticos mostram que ocorrências policiais registradas a transeuntes são

maiores que aos demais transportes, e a violência ao pedestre é uma realidade em pelo menos três estados brasileiros. Contudo, nada leva a crer que esta situação observada no Rio de Janeiro, em São Paulo e em Pernambuco seja diferente nos outros estados do Brasil.

A insegurança traz para as pessoas o receio de andar nas ruas, o medo do deslocamento a pé, empurrando-as para o transporte motorizado, muitas vezes o transporte individual privado. Sendo assim, na busca por melhorias na mobilidade urbana e, conseqüentemente aumento da qualidade de vida dos cidadãos, a atração das pessoas para o deslocamento a pé é uma ferramenta importante. Deslocar-se a pé é o modo de transporte de maior importância na sociedade, tendo em vista que faz parte de qualquer outro modo de transporte. Logo, os indicadores de relevância para a população nesse tipo de deslocamento devem sempre ser estudados.

Diante do exposto, vele-se frisar que o mais importante no combate a sensação de insegurança são as pessoas nas ruas. As políticas públicas de melhorias das calçadas, de arborização, limpeza urbana etc. tem tanta importância quanto às políticas de segurança. O planejamento das cidades deve ser pensado de forma a interagir o público com o privado. Concentrações de apenas serviços comerciais devem ser evitadas, os bairros devem ser planejados de modo a mesclar comércio, serviços e residências. No entanto, este trabalho, mostrou-se que a principal ferramenta para atrair as pessoas para as ruas ainda é a melhoria da segurança pública, com a realização de políticas públicas de redução da violência além e de atratividade das ruas.

Salientando que, a questão da violência no país vai muito além de oferta de segurança pública nas ruas. Outros problemas como a legislação e a educação podem ser citadas como objeto de estudo no combate a violência. Porém, o que se pode ver é que o problema existe e afeta cada cidadão brasileiro, influenciando suas vidas, seus hábitos e principalmente seus meios de deslocamentos.

5. REFERÊNCIAS

ACERO, H. *Como Bogotá conseguiu melhorar sua segurança*, (2006)

Brasil é o 11º país mais inseguro do mundo no Índice de Progresso Social. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/noticia/2014/04/brasil-e-o-11-pais-mais-inseguro-do-mundo-no-indice-de-progresso-social.html>>. Acesso em: 7 jul. 2015.

FIGUEIRÊDO, F. C. e MAIA, M. L. A. *O Pedestre e seu Ambiente de Circulação: Condições e Avaliação dos Deslocamentos a Pé nas Cidades*, (2013).

Imperative, T. Brasil - The Social Progress Imperative. Disponível em: <<http://www.socialprogressimperative.org/pt/data/spi/countries/BRA>>. Acesso em: 7 jul. 2015.

IPEA *Impactos Sociais E Econômicos Dos Acidentes De Trânsito Nas Aglomerações Urbanas*, (2013).

ISP - Instituto de Segurança Pública. Disponível em: <<http://www.isp.rj.gov.br/mapasite.asp?flag=003>>. Acesso em: 22 jul. 2015.

NETO, E. F. S., PALACIOS; M. G. L. S., *Vitalidade Urbana Em Jane Jacobs* (2012).

Online TDM Encyclopedia - Address Security Concerns. Disponível em: <<http://www.vtpi.org/tdm/tdm37.htm>>. Acesso em: 22 jul. 2015.

Patrulha do Bairro reforça policiamento no interior. Disponível em: <<http://www.pe.gov.br/blog/2014/01/24/patrulha-do-bairro-reforca-policiamento-no-interior/>>. Acesso em: 26 jul. 2015.

PM usa WhatsApp para combater o crime. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2015/05/30/pm-usa-whatsapp-para-combater-o-crime-183551.php>>. Acesso em: 26 jul. 2015.

Portal Institucional | SESP-ES. Disponível em: <<http://www.sesp.es.gov.br>>. Acesso em: 25 jul. 2015.

Recife tira ambulantes de parte da Avenida Conde da Boa Vista. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/01/recife-tira-ambulantes-de-parte-da-avenida-conde-da-boa-vista.html>>. Acesso em: 27 jul. 2015.

Secretaria de Defesa Social de Pernambuco. Disponível em: <<http://www.sds.pe.gov.br>>. Acesso em: 7 jul. 2015.

Secretaria de Estado da Segurança Pública - Governo do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.ssp.sp.gov.br/novaestatistica/PerfilRoubo.aspx>>. Acesso em: 20 jul. 2015.

SOUZA, C. S. M., *A Iluminação Pública como propósito contra a Violência Urbana, um estudo de caso na cidade de Aracaju – SE*, (2013).

Sul, A. et al. Clima: Recife - Gráfico climático, Gráfico de temperatura, Tabela climática - Climate-Data.org. Disponível em: <<http://pt.climate-data.org/location/5069/>>. Acesso em: 26 jul. 2015.