

POLÍCIA MILITAR COMO GARANTIDORA DO DIREITO SOCIAL AO TRANSPORTE: PERFIL DOS CRIMES NO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS

MILITARY POLICE AS GUARANTOR OF THE SOCIAL RIGHT TO TRANSPORTATION:
PROFILE OF CRIMES IN PUBLIC TRANSPORTATION IN MANAUS

Felipe Correia de Souza¹
Denison Melo de Aguiar²
Flávio Humberto Pascarelli Lopes³
Bruno Patrício de Azevedo Campos⁴
Leandro Amorim de Oliveira⁵

RESUMO: O artigo analisa a evolução dos roubos no transporte coletivo em Manaus, com foco na capital, a partir de dados secundários oficiais consolidados para o período de 2022 a 2025. Adota-se abordagem quantitativa, descritivo-analítica, com extração sistemática de ocorrências no painel institucional de crimes contra o patrimônio e organização dos resultados em séries anuais e mensais, permitindo identificar tendências, mudanças de patamar e variações intra-anuais. Os achados indicam queda expressiva no total anual ao longo do quadriênio, com inflexão mais intensa a partir de 2024, bem como oscilações mensais que evidenciam meses de maior criticidade e períodos de menor incidência. A discussão interpreta os padrões à luz de abordagens orientadas por evidências, enfatizando que a segurança no transporte deve ser tratada como componente de efetividade do direito social ao transporte e como agenda intersetorial, articulando gestão da mobilidade, prevenção situacional e estratégias de focalização operacional. Conclui-se que intervenções sustentáveis exigem diagnóstico contínuo, priorização de pontos e janelas temporais críticas e mecanismos de avaliação, com atenção à legitimidade e à confiança do usuário no deslocamento cotidiano.

1

Palavras-chave: Transporte coletivo. Roubo. Segurança pública. Mobilidade urbana. Manaus.

¹ - Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Santa Amélia (2019). Especialista em Ciências Penais e Segurança Pública pelo Centro de Ensino Superior São Gotardo (2023). Bacharelado em Segurança Pública e do Cidadão pela UEA. Contato: felipe.correia.lux@gmail.com

² Pós-Doutor UniSalento (Itália-2024), Doutor em Direito. Doutor em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais (PPGD/ UFMG). Mestre em Direito Ambiental pelo Programa de Pós- Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas (PPGDA/ UEA). Advogado. Graduado em Direito pela Universidade da Amazônia (UNAMA/PA). Professor de ensino superior do curso de Direito da UEA. Professor da Academia de Polícia Militar do Amazonas (APM-PMAM). Professor de ensino superior do Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas (CIESA). Coordenador da Clínica de Mecanismos de soluções de Conflitos (MARbiC/UEA). Coordenador da Clínica de Direito e Cidadania LGBTI (CLGBTI/UEA). Coordenador da Clínica de Direito dos Animais (YINUAKA-UEA). Editor-chefe da Revista Equidade. Integrante do Grupo de pesquisa Desafios do Acesso aos Direitos Humanos no Contexto Amazônico da Escola Superior da magistratura do Amazonas (ESMAM). Professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública, cidadania e Direitos Humanos (PPGSP/UEA).

³ Pós-Doutor em Direito pela UniSalento. Bacharel em Direito pela Universidade Federal do Amazonas. Mestre em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco. Doutor em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza. Diretor da Escola Superior da Magistratura do Amazonas. Desembargador do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas.

⁴ Especialista em Docência do Ensino Superior pela Faculdade La Salle de Manaus – UNILASSALE, E em MBA em Gestão Estratégica da Administração Pública pela Faculdade Descomplica – DESCOMPLICA. Graduado em Direito pela Escola Superior Batista do Amazonas – ESBAM. Chefe do Estado Maior Geral e Coronel da Polícia Militar do Amazonas – PMAM.

⁵ Pós-graduado em segurança pública (Faculdade Focus 2022), Bacharel em direito (Universidade Luterana de Manaus – ULBRA 2018), Bacharelado em segurança pública e do cidadão (Universidade do Estado do Amazonas – UEA).

ABSTRACT: This article analyzes the evolution of robberies in public collective transport in Manaus, focusing on the capital city, based on consolidated official secondary data for the 2022–2025 period. A quantitative, descriptive-analytical approach is adopted, with systematic extraction of incidents from an institutional property-crime dashboard and the organization of results into annual and monthly series, enabling the identification of trends, level shifts, and intra-annual variations. The findings indicate a sharp decline in annual totals over the four-year span, with a stronger inflection from 2024 onward, as well as monthly fluctuations that highlight more critical months and lower-incidence periods. The discussion interprets these patterns through an evidence-based lens, emphasizing that transit safety should be addressed as a condition for the effective enjoyment of the social right to transportation and as an intersectoral agenda linking mobility management, situational prevention, and targeted operational strategies. The article concludes that sustainable interventions require continuous diagnosis, prioritization of critical places and time windows, and evaluation mechanisms, while maintaining legitimacy and user trust in everyday mobility.

Keywords: Public transport. Robbery. Public security. Urban mobility. Manaus.

INTRODUÇÃO

A elevação do transporte ao patamar de direito social no Brasil reposiciona a mobilidade urbana como dimensão estruturante de cidadania, pois o deslocamento cotidiano passa a ser entendido como condição de acesso a oportunidades e serviços essenciais. Segundo a Emenda Constitucional nº 90, o transporte integra o rol de direitos sociais, o que impõe ao Estado o dever de enfrentar barreiras que inviabilizam seu exercício na prática, entre as quais se destaca a insegurança no uso do sistema (BRASIL, 2015). Assim, a violência no transporte coletivo deve ser tratada como problema público com impactos para além do dano patrimonial imediato, porque pode restringir trajetórias, reduzir a confiança no serviço e comprometer a circulação segura na cidade.

Nesse enquadramento, o estudo toma como ponto de partida a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que orienta a organização do sistema com foco em acesso, integração e qualidade do serviço, abrindo espaço para discutir segurança como elemento de efetividade da mobilidade. Segundo a Lei nº 12.587 (BRASIL, 2012), a política de mobilidade deve ser planejada e executada com diretrizes que promovam inclusão e acesso, o que torna legítimo problematizar a violência no transporte como obstáculo prático ao cumprimento dessas diretrizes (BRASIL, 2012). Em consequência, analisar crimes no transporte coletivo não é apenas mapear ocorrências, mas compreender um fator que interfere na utilização do serviço e na confiança social no deslocamento urbano.

No caso de Manaus, a disponibilidade de bases públicas permite construir um diagnóstico empírico com maior rigor e transparência. Segundo a Secretaria de Segurança Pública do Amazonas, o Painel de indicadores criminais, ao permitir filtrar a natureza “roubo a transporte coletivo” e delimitar a capital, oferece dados consolidados por período que

viabilizam análises descritivas e comparação entre anos e meses (AMAZONAS, s.d.). Isso fortalece o recorte da pesquisa e contribui para a reprodutibilidade do método, pois outros pesquisadores podem aplicar os mesmos filtros e verificar os mesmos totais.

Além do painel, a consolidação estatística em relatórios oficiais amplia o potencial analítico ao registrar séries e categorias que ajudam a contextualizar variações e tendências. Segundo o Anuário de Estatística da SSP-AM, é possível observar oscilações e mudanças de patamar em crimes patrimoniais, o que sustenta a necessidade de interpretar a dinâmica do roubo no transporte coletivo como fenômeno urbano e não como episódio pontual (AMAZONAS, 2025). Essa base contribui para fundamentar o debate sobre políticas públicas, porque permite tratar a violência no transporte com evidência documentada e não apenas por percepção ou relatos dispersos.

O objeto desta pesquisa é analisar o perfil dos roubos no transporte coletivo em Manaus, com foco na capital, descrevendo padrões temporais e discutindo implicações para a atuação ostensiva e para a governança do transporte. Segundo Pinheiro, Santos e Aguiar, a percepção de segurança em paradas de ônibus no centro de Manaus não se altera automaticamente pela presença policial, o que reforça a importância de diagnósticos orientados por evidências para evitar soluções meramente intuitivas e pouco sustentáveis (PINHEIRO; SANTOS; AGUIAR, 2025). Desse modo, o estudo busca articular dados oficiais de ocorrência com uma leitura crítica sobre quais estratégias podem ser mais adequadas à realidade local.

A justificativa combina relevância social e consistência teórica, pois crimes no transporte tendem a se organizar por oportunidades recorrentes e, por isso, são sensíveis a intervenções focalizadas. Segundo Cohen e Felson, a ocorrência criminal se associa à convergência entre ofensor motivado, alvo adequado e ausência de tutela eficaz, o que torna ambientes de circulação, como o transporte coletivo, especialmente expostos quando rotinas urbanas geram previsibilidade de alvos e vulnerabilidades (COHEN; FELSON, 1979). A partir dessa lente, a análise dos padrões mensais e anuais é útil para orientar decisões sobre onde e quando concentrar esforços de prevenção e proteção.

O problema de pesquisa consiste em identificar quais padrões caracterizam o roubo no transporte coletivo em Manaus no período recente e como esses padrões podem subsidiar estratégias mais efetivas de proteção do usuário e do espaço de circulação, contribuindo para a fruição do direito social ao transporte. Segundo Braga, o policiamento orientado a pontos quentes possui evidência robusta de efetividade na prevenção do crime quando implementado de forma direcionada e monitorada, o que sustenta a hipótese de que intervenções focalizadas,

guiadas por diagnóstico, tendem a ser mais eficientes do que respostas difusas e generalistas (BRAGA, 2005). A hipótese central, portanto, é que as ocorrências não se distribuem ao acaso e que a leitura sistemática do perfil temporal pode melhorar o desenho de ações ostensivas e integradas no contexto do transporte coletivo.

2. METODOLOGIA

Esta pesquisa adota delineamento quantitativo de natureza aplicada, com objetivos descritivos e analíticos, voltada a caracterizar o comportamento dos roubos no transporte coletivo em Manaus e discutir implicações para a tutela do direito social ao transporte. O recorte territorial concentra-se na capital do Amazonas e o recorte temático incide sobre a natureza “roubo a transporte coletivo”, de modo a produzir um diagnóstico replicável e útil à gestão pública e ao debate acadêmico, conforme tipologias usuais de classificação de estudos em ciências sociais aplicadas (GIL, 2008). Trata-se de investigação baseada em dados secundários oficiais, o que permite mapear tendências, inflexões e padrões temporais sem intervenção direta sobre o fenômeno observado.

Quanto ao tipo de pesquisa, o estudo se caracteriza como documental, pois utiliza registros e publicações institucionais como fontes primárias de informação empírica, complementadas por literatura científica para enquadramento teórico e discussão. A escolha por documentos oficiais se justifica pela possibilidade de rastreabilidade do recorte e pela consistência dos critérios de consolidação ao longo do período analisado, ainda que se reconheçam limitações típicas de bases administrativas, como subnotificação e variações de registro. Essa opção metodológica está alinhada à compreensão de que documentos públicos e bancos institucionais podem ser empregados como evidência em estudos descritivos, desde que explicitados os filtros, categorias e o período, conforme orientações gerais de metodologia científica (LAKATOS; MARCONI, 2017).

As técnicas de pesquisa compreendem, primeiramente, a coleta sistemática de dados no Painel de indicadores criminais da Secretaria de Segurança Pública do Amazonas, aplicando-se filtros de Região/Município “Capital” e Natureza “roubo a transporte coletivo”, com extração das contagens mensais e totais anuais referentes ao período de 2022 a 2025 (AMAZONAS, s.d.). Em seguida, realiza-se triangulação documental por meio de consulta ao Anuário de Estatística da SSP-AM e a comunicados institucionais sobre ações e resultados relacionados ao transporte público, incluindo registros de operações de reforço de policiamento, com a finalidade de contextualizar o comportamento dos indicadores e descrever o ambiente de políticas e práticas

operacionais no período (AMAZONAS, 2025; AMAZONAS, 2024). Complementarmente, utiliza-se literatura especializada sobre segurança em transportes e policiamento orientado por evidências para sustentar a interpretação dos padrões.

A análise de dados é conduzida em três níveis. No primeiro, procede-se à estatística descritiva, com cálculo de totais anuais, variações percentuais ano a ano e distribuição mensal, permitindo identificar meses de maior e menor incidência e mudanças de patamar na série observada. No segundo, realiza-se análise temporal comparativa, destacando pontos de inflexão e possíveis padrões sazonais, com apresentação de tabelas e gráficos para visualização dos resultados. No terceiro, a discussão analítica interpreta os achados à luz de referenciais de prevenção situacional e policiamento focalizado, sem atribuir causalidade direta às intervenções apenas com base na série temporal, respeitando limites inferenciais típicos de estudos observacionais com dados secundários (BRAGA, 2005; CLARKE, 1995).

Para reforçar a validade interna e a transparência, o estudo explicita os critérios de seleção e os procedimentos de extração de dados, de modo que o recorte possa ser reproduzido por outros pesquisadores mediante aplicação dos mesmos filtros no painel oficial (AMAZONAS, s.d.). As limitações são registradas de forma explícita, com destaque para a possibilidade de subnotificação, diferenças de classificação e alterações administrativas que possam influenciar comparabilidade, além da ausência de variáveis individuais e espaciais detalhadas no banco público consultado. Ainda assim, ao concentrar-se em uma unidade territorial definida e em uma categoria criminal específica, o estudo oferece evidência consistente para a formulação de hipóteses e para recomendações de política pública orientadas por diagnóstico, em consonância com a abordagem de pesquisa aplicada e com a utilização de múltiplas fontes documentais em recortes territoriais específicos (YIN, 2015).

2. RESULTADOS E DISCUSSÃO

2.1. EVOLUÇÃO TEMPORAL DOS ROUBOS NO TRANSPORTE COLETIVO EM MANAUS (2022-2025)

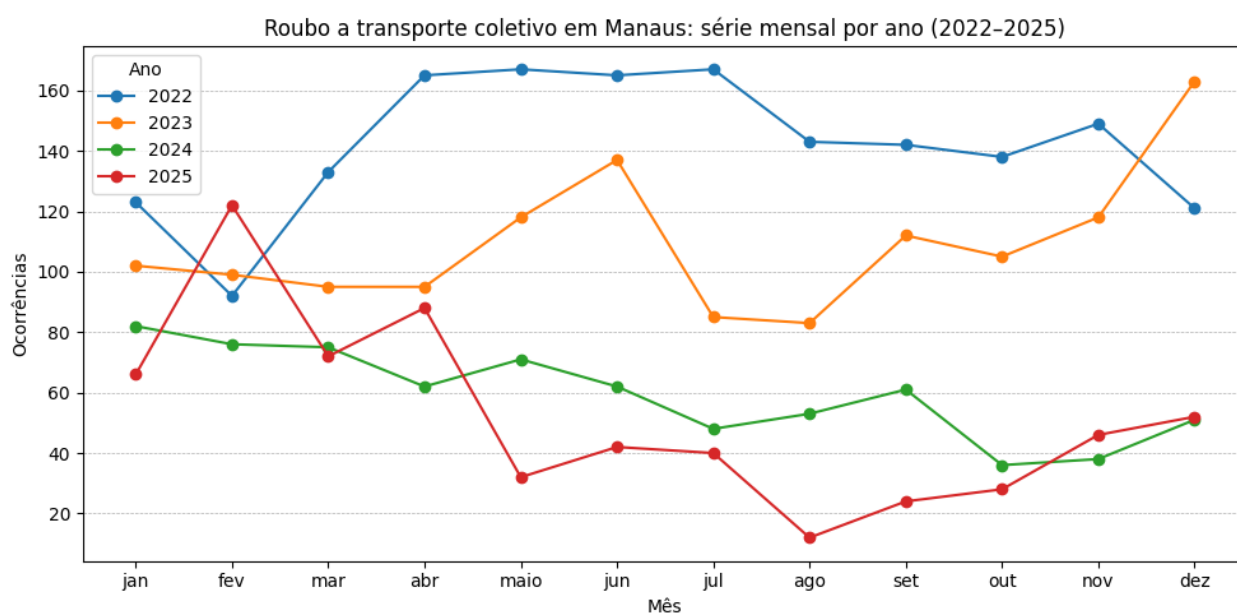
Os resultados evidenciam uma inflexão expressiva dos registros de roubo no transporte coletivo em Manaus entre 2022 e 2025, permitindo discutir o tema não apenas como estatística criminal, mas como condição de acesso a um direito social que depende de fruição segura no cotidiano. Segundo a Emenda Constitucional nº 90, a inserção do transporte no rol de direitos sociais reforça a necessidade de observar como fatores concretos, como vitimização e medo do

crime, podem restringir o uso do serviço e produzir exclusão prática mesmo quando o serviço existe formalmente (Brasil, 2015).

A série analisada foi extraída do Painel de indicadores criminais da SSP-AM, com filtro de capital e natureza “roubo a transporte coletivo”, garantindo reprodutibilidade do recorte e consistência de comparação anual e mensal. Segundo a Secretaria de Segurança Pública do Amazonas, o painel consolida automaticamente as ocorrências conforme natureza, região e período selecionado, o que torna o procedimento de coleta transparente e auditável por outros pesquisadores (Amazonas, s.d.). Esse cuidado metodológico é relevante porque, como lembra o debate contemporâneo sobre estatísticas públicas, indicadores administrativos são úteis para diagnóstico, mas exigem explicitação de critérios, filtros e limites de inferência (Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2024).

No recorte 2022–2025, o total anual cai de 1.705 ocorrências em 2022 para 1.312 em 2023, reduzindo a 715 em 2024 e 624 em 2025, desenhando uma tendência descendente com quebra de patamar a partir de 2024. Segundo o Anuário de Estatística da SSP-AM, séries históricas de crimes patrimoniais no Amazonas exibem oscilações e mudanças de direção em determinados anos, o que autoriza interpretar o período recente como fase de forte reconfiguração do indicador, ainda que sem atribuição causal imediata (Amazonas, 2025). A leitura anual, portanto, revela mais do que “queda”, pois sugere alteração estrutural no nível de incidência.

Gráfico 1 – Total anual (2022–2025)



Fonte: Dados da Secretaria de Segurança Pública do Amazonas (2025)

A visualização do total anual explicita que a redução de 2022 para 2023 é relevante, porém menos intensa do que a queda de 2023 para 2024, quando ocorre a maior contração do período. Segundo Braga, evidências consolidadas indicam que a redução de crimes tende a ser mais pronunciada quando estratégias se concentram em áreas críticas, com alocação focalizada de recursos e monitoramento dos resultados, lógica compatível com movimentos de queda acentuada quando há mudanças no padrão de tutela sobre pontos e rotinas específicas (Braga, 2005). Ainda que o estudo não teste causalidade, a literatura ajuda a interpretar por que reduções “de patamar” costumam emergir em cenários de maior focalização e gestão orientada por evidências.

A leitura anual também pode ser discutida à luz da prevenção situacional, especialmente porque o transporte coletivo é ambiente de circulação no qual oportunidade criminal pode se reorganizar rapidamente quando variam vigilância, fluxo e vulnerabilidades do espaço. Segundo Clarke, a prevenção situacional opera sobre condições imediatas do delito, reduzindo oportunidade ao aumentar o esforço do ofensor, elevar o risco percebido, reduzir recompensas e controlar situações facilitadoras, aspectos diretamente ligados ao transporte e a seus locais de embarque, desembarque e terminais (Clarke, 1995). Nessa chave, a queda anual pode ser interpretada como compatível com alterações no “ambiente situacional” do crime, embora o mecanismo específico dependa de dados adicionais.

7

A comunicação institucional do Estado sobre redução acumulada desde o pico histórico também compõe o contexto interpretativo, ainda que não substitua o tratamento acadêmico da série recente. Segundo a Secretaria de Segurança Pública do Amazonas, a redução de roubos ao transporte público é apresentada como resultado de estratégias e ações voltadas ao problema ao longo do tempo, o que sugere existência de agenda pública específica para essa modalidade criminal (Amazonas, 2025). Em termos de discussão, isso permite situar os números de 2022–2025 dentro de uma narrativa governamental de enfrentamento, mas preservando o rigor de distinguir “declaração institucional” de “inferência estatística”.

Para sustentar comparabilidade, é útil sintetizar a variação ano a ano em tabela, destacando que o maior salto de redução está entre 2023 e 2024. Segundo o Fórum Brasileiro de Segurança Pública, análises de tendência devem explicitar variações relativas e absolutas para evitar leituras enganosas, sobretudo quando séries atravessam mudanças de patamar que podem afetar interpretações de longo prazo (Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2025). Essa abordagem é adequada aqui porque a série tem magnitude suficiente para que percentuais revelem a intensidade da mudança.

Tabela 1: Análise compilada dos resultados

Ano	Total anual	Variação absoluta vs. ano anterior	Variação percentual vs. ano anterior
2022	1.705	–	–
2023	1.312	-393	-23,1%
2024	715	-597	-45,5%
2025	624	-91	-12,7%

Fonte: Análise do autor (2025)

A tabela confirma que a maior redução se concentra na transição 2023–2024, enquanto 2024–2025 mantém queda mais moderada, sugerindo estabilização em patamar inferior. Segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento, políticas de pontos quentes e estratégias orientadas por evidências tendem a produzir ganhos mais fortes quando há diagnóstico claro e concentração inicial de esforços, seguidos de fases de manutenção e ajuste fino para sustentar resultados e evitar retorno do problema (Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2023). Isso ajuda a ler o período 2024–2025 como possível fase de consolidação, ainda que essa seja uma hipótese interpretativa e não uma afirmação causal.

Quando a análise anual é conectada à dinâmica do transporte como espaço de circulação, a teoria das atividades rotineiras oferece uma explicação plausível para variações de patamar. Segundo Cohen e Felson, crimes emergem quando convergem ofensor motivado, alvo adequado e ausência de tutela, e o transporte coletivo concentra exatamente esses elementos em determinados horários e trajetos, sobretudo em rotinas previsíveis de trabalho e estudo (Cohen e Felson, 1979). Assim, se a tutela se intensifica ou se a rotina urbana se reconfigura, o indicador pode cair de forma significativa, o que é compatível com a queda abrupta observada entre 2023 e 2024.

O contexto operacional reforça que houve atuação focalizada em torno do transporte coletivo em períodos próximos ao recorte, o que pode dialogar com a literatura de focalização territorial. Segundo a SSP-AM, a Operação Catraca é exemplo de reforço de policiamento voltado a áreas e dinâmicas específicas relacionadas ao transporte, com presença ostensiva orientada a reduzir ocorrências e aumentar a percepção de segurança (Amazonas, 2024). Ao cruzar essa informação com a lógica do policiamento de pontos quentes, o texto pode argumentar que ações focalizadas são coerentes com a necessidade de proteger trajetos e pontos críticos, sem alegar que uma operação isolada explique toda a queda.

A discussão sobre transporte como direito social também pede que os resultados sejam interpretados para além da lógica punitiva, considerando o impacto do risco e do medo sobre o uso do sistema. Segundo Soto, modelos que combinam escolhas de mobilidade com variáveis latentes de percepção mostram que medo do crime pode alterar comportamento de deslocamento e reduzir a atratividade do transporte, o que sugere que reduções em ocorrências podem contribuir para melhorar a experiência e a confiança no serviço, embora essa relação precise de métricas específicas de percepção para ser testada (Soto, 2022). Nesse sentido, a queda do indicador pode ter implicações sociais relevantes, mas a pesquisa deve reconhecer os limites de medir diretamente “percepção” apenas com ocorrências.

O diálogo com estudos de segurança em sistemas de transporte ajuda a dar densidade internacional e comparativa ao caso de Manaus. Segundo Ceccato, em sistemas metroviários e contextos de transporte de massa, a segurança envolve componentes objetivos e subjetivos, e a redução de risco depende tanto de desenho do ambiente quanto de estratégias de vigilância e gestão dos espaços de circulação (Ceccato, 2013). Essa ideia permite interpretar o resultado anual como componente de uma “ecologia do transporte”, em que mudanças no ambiente, no fluxo e na tutela podem rebaixar o patamar de vitimização.

A literatura brasileira sobre metrô também contribui para sustentar que crimes em transporte tendem a ter lógica espacial e temporal específica, o que reforça a importância de olhar a série anual sem perder de vista a distribuição mensal explorada nos próximos tópicos. Segundo Ceccato e Moreira, roubos e furtos em sistemas de transporte em São Paulo apresentam dinâmicas que envolvem estações como atratores e geradores de crime, além de padrões de repetição em torno de fluxos e oportunidades, o que sugere que o transporte tem regularidades próprias e exige respostas territorializadas (Ceccato e Moreira, 2021). No caso de Manaus, a queda anual pode indicar que essas regularidades foram parcialmente neutralizadas no período, hipótese que se torna mais clara quando se examina a sazonalidade no subitem seguinte.

A discussão de resultados, por fim, deve manter um eixo normativo e de legitimidade, porque a proteção do transporte coletivo não é apenas eficiência operacional, mas também compatibilidade com direitos e produção de confiança social. Segundo Abreu e Aguiar, debates sobre (in)tolerância ajudam a pensar como práticas estatais podem construir ou corroer confiança, e como a proteção de direitos depende de ações que não apenas reprimam, mas também preservem legitimidade e reconhecimento social (Abreu e Aguiar, 2019). Assim, a interpretação do declínio anual deve ser acompanhada de reflexão sobre como estratégias de

segurança podem ser implementadas de modo efetivo e juridicamente adequado, evitando efeitos indesejados sobre grupos e territórios.

Em termos de governança urbana, os resultados também dialogam com ações e políticas articuladas ao transporte público, o que reforça o caráter intersetorial do problema. Segundo a Prefeitura de Manaus, medidas de reforço de segurança no transporte compõem uma agenda pública local, indicando que a resposta não se limita à atuação policial, mas envolve arranjos institucionais e gestão do sistema (Manaus, 2025). Essa articulação é coerente com a ideia de que segurança no transporte é condição de acesso ao direito social, exigindo coordenação entre mobilidade, urbanismo e segurança.

Por fim, a análise ano a ano deve ser lida com cautela metodológica quanto ao papel do sistema de justiça e às competências institucionais, porque a produção do resultado “queda” envolve não apenas policiamento ostensivo, mas também registro, investigação, responsabilização e governança do dado. Segundo Franca, Aguiar e Lima, a delimitação de competências e procedimentos no contexto policial e jurídico é crucial para compreender como o Estado opera na prática e como diferentes etapas do sistema influenciam a compreensão pública do fenômeno (Franca, Aguiar e Lima, 2019). Essa observação não altera o achado central, mas qualifica a discussão ao reconhecer que segurança no transporte é produto de múltiplas camadas institucionais e não de um único fator.

10

2.2. PADRÕES MENSAIS E INDÍCIOS DE SAZONALIDADE: MESES CRÍTICOS E VARIAÇÕES INTRA-ANUAIS

A sazonalidade dos roubos no transporte coletivo, quando observada mês a mês, revela que a fruição do transporte como direito social depende de estabilidade mínima de segurança ao longo do calendário, pois oscilações recorrentes podem restringir escolhas de deslocamento e acesso a serviços. Segundo a Emenda Constitucional nº 90 (Brasil, 2015), o transporte passou a integrar o núcleo dos direitos sociais, e isso torna metodologicamente pertinente tratar picos mensais como barreiras práticas ao exercício desse direito. Na mesma direção, ao situar a política urbana como promotora do bem-estar e da função social da cidade, o Estatuto da Cidade orienta a leitura de que variações intra-anuais do risco impactam mais intensamente populações dependentes do transporte e com menor capacidade de substituição modal. (Brasil, 2001).

Para identificar meses críticos com reprodutibilidade, a extração de dados precisa seguir uma fonte institucional estável e transparente, e é por isso que o painel oficial se torna central no diagnóstico. Segundo o Painel de indicadores criminais da SSP-AM (Amazonas, s.d.), o

filtro por natureza e território permite acompanhar a distribuição mensal das ocorrências sem alterar o critério de consolidação ao longo do período analisado. Complementando essa base, o Anuário de Estatística do estado sistematiza séries e categorias que ajudam a interpretar oscilações de crimes patrimoniais como fenômenos com dinâmica temporal e não como eventos isolados. (Amazonas, 2025).

No plano teórico, a concentração mensal de ocorrências pode ser interpretada como efeito de rotinas urbanas e de oportunidades criminais que variam conforme fluxos, horários e contextos de tutela, o que torna o transporte coletivo especialmente sensível a janelas de risco. Segundo Cohen e Felson (1979), crimes tendem a emergir quando convergem alvos adequados, ofensores motivados e níveis insuficientes de tutela, e essa convergência pode se intensificar em certos meses por razões ligadas à circulação e à previsibilidade de trajetos. Ao focalizar a intervenção no ambiente imediato do delito, Clarke (1995) sustenta que a prevenção situacional pode reduzir oportunidades ao aumentar risco percebido, esforço e barreiras, o que explica por que determinados meses deixam de ser críticos quando há mudanças no desenho do espaço, na vigilância e na gestão operacional do sistema.

Quando o foco recai sobre o “onde” e o “quando” do problema, estratégias de policiamento orientadas por evidências ganham relevância, porque a sazonalidade mensal sugere que há períodos em que a concentração de esforço pode produzir maior retorno preventivo. Segundo Braga (2005), estudos experimentais e quase-experimentais indicam que o policiamento em pontos quentes tende a reduzir crime quando orientado por diagnóstico, intensidade adequada e monitoramento. Em linguagem aplicada, o guia do Banco Interamericano de Desenvolvimento (2023) enfatiza que a focalização deve ser combinada com metas claras, gestão de dados e acompanhamento contínuo, evitando que o problema apenas se desloque no tempo ou no espaço após intervenções pontuais.

No contexto local, a existência de operações direcionadas ao transporte ajuda a compreender que a agenda pública reconhece a concentração do risco e busca respostas focalizadas, ainda que o presente estudo não estime impacto causal dessas ações. Segundo a SSP-AM, a Operação Catraca foi apresentada como reforço de policiamento em área específica, o que dialoga com a lógica de intensificação em períodos e locais críticos sugerida por padrões mensais. (Amazonas, 2024). Em paralelo, ao divulgar reduções acumuladas desde picos históricos, a comunicação institucional do estado indica continuidade de esforços e priorização do problema no debate público, o que contribui para contextualizar a reconfiguração do padrão mensal no período recente. (Amazonas, 2025).

A leitura de meses críticos também precisa incorporar a dimensão subjetiva da segurança, pois o impacto social do crime no transporte não se limita à ocorrência registrada, alcançando medo, evitação e perda de confiança no sistema. Segundo Ceccato (2013), a segurança em transporte envolve componentes objetivos e percebidos, e mudanças na distribuição temporal de incidentes podem influenciar a sensação de vulnerabilidade em espaços de circulação. Ao tratar de escolhas de mobilidade mediadas por medo do crime, Soto (2022) sustenta que percepções podem alterar decisões de deslocamento mesmo quando os indicadores globais apontam tendência de queda, o que torna a sazonalidade mensal um insumo importante para políticas de comunicação, prevenção e desenho de rotas seguras. No caso de Manaus, a relação entre policiamento e percepção de segurança nas paradas de ônibus sugere que a resposta não pode se reduzir a presença ostensiva genérica, exigindo estratégias mais inteligentes e consistentes ao longo do tempo. (Pinheiro; Santos; Aguiar, 2025).

A discussão sobre sazonalidade precisa ser institucionalmente cuidadosa, porque a gestão do problema envolve competências distintas e articulação entre órgãos, o que influencia respostas e leitura pública dos resultados. Segundo Franca, Aguiar e Lima (2019), delimitações de competência e procedimentos no âmbito policial e jurídico são essenciais para compreender o funcionamento do sistema e evitar atribuições simplificadas de resultados a um único ator. Ao mesmo tempo, ao problematizar a legitimidade das respostas no espaço público, Abreu e Aguiar (2019) indicam que políticas de segurança devem produzir confiança social e evitar práticas que ampliem tensões e exclusões, aspecto sensível em ambientes de transporte coletivo. Na chave de governança, a agenda municipal de reforço de segurança no transporte sinaliza que a sazonalidade do risco deve ser enfrentada de forma intersetorial, combinando gestão do sistema, ordenamento urbano e segurança pública. (Manaus, 2025).

2.3. IMPLICAÇÕES PARA POLÍTICAS PÚBLICAS E POLICIAMENTO ORIENTADO POR EVIDÊNCIAS NO TRANSPORTE COLETIVO

A principal implicação de política pública é tratar o roubo no transporte coletivo como um “problema” definido e analisável, e não como uma soma de ocorrências dispersas, como propõe a abordagem de policiamento orientado por problemas de Goldstein (1979). Nesse enquadramento, o direito ao transporte reconhecido por Brasil (2015) exige que a gestão enfrente barreiras concretas de fruição, entre as quais a insegurança recorrente aparece como elemento central.

A leitura do fenômeno como componente do direito à cidade é reforçada quando Brasil (2001) situa a política urbana como compromisso com bem-estar e justiça socioespacial, o que inclui circulação segura e acessível. Como diretriz setorial, Brasil (2012) orienta a mobilidade urbana por princípios de acesso e qualidade, o que torna legítimo integrar segurança ao planejamento do sistema em vez de tratá-la como questão externa.

Para transformar diagnóstico em ação, a política precisa operar com a lógica de concentração do crime, porque Eck et al. (2005) mostram que hotspots não são “anomalias”, mas padrões recorrentes que permitem alocação eficiente de recursos. Em termos de eficácia, Braga (2005) indica que intervenções focalizadas em pontos quentes, quando bem desenhadas e monitoradas, tendem a produzir reduções mais consistentes do que estratégias difusas.

Essa focalização deve ser acompanhada de protocolos de implementação e monitoramento, pois o guia do Banco Interamericano de Desenvolvimento (2023) enfatiza que evidência não é só “mapear”, mas sustentar ciclos de execução e avaliação. Dentro desse ciclo, Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2025) reforça a necessidade de indicadores bem definidos para distinguir quedas sustentadas de quedas episódicas, especialmente em crimes patrimoniais sensíveis a oportunidade.

A qualidade da política depende também da qualidade da informação, já que Fórum Brasileiro de Segurança Pública (2024) alerta para riscos de interpretação quando mudanças de registro e subnotificação afetam séries temporais. No caso de Manaus, a transparência do recorte é fortalecida porque o Painel da SSP-AM (Amazonas, s.d.) permite replicação de filtros e comparação temporal dentro da mesma categoria criminal.

A articulação com documentos de série e contexto amplia consistência do diagnóstico, pois o Anuário da SSP-AM (Amazonas, 2025) organiza dados e tendências que ajudam a evitar leituras impressionistas. Além disso, a comunicação institucional sobre quedas acumuladas, como relata Amazonas (2025), funciona como contexto de política pública, ainda que a pesquisa acadêmica não deva confundir narrativa institucional com prova causal.

No plano operacional, intervenções precisam ser calibradas para “pessoas, caminhos e lugares”, e Ceccato, Sundling e Gliori (2025) defendem que segurança em transporte deve cobrir o percurso completo do usuário, incluindo paradas, acessos e entornos. Essa abordagem dialoga com a ideia de que o transporte cria nós urbanos sensíveis, e Ceccato (2013) mostra que a experiência de segurança envolve dimensões objetivas e percebidas, que podem ser afetadas por picos e repetição de incidentes.

Ao pensar prevenção, é estratégico combinar policiamento com medidas situacionais, porque Clarke (1995) descreve como mudanças no ambiente aumentam esforço, elevam risco percebido e reduzem recompensas para o ofensor. Nessa lógica, Cohen e Felson (1979) ajudam a explicar por que o transporte é vulnerável em certos contextos, já que rotinas urbanas favorecem convergência entre alvos, ofensores e variações de tutela.

O risco de deslocamento e recomposição do problema exige olhar além do “ponto” e incluir áreas adjacentes, e Moreira e Ceccato (2021) mostram que crimes podem se transmitir e reorganizar no entorno de nós de transporte. Em reforço, ao discutir a dinâmica de roubos e furtos em transporte, Ceccato e Moreira (2021) evidenciam que padrões respondem a fluxo, vigilância e oportunidade, o que favorece políticas que combinem inteligência, presença dirigida e ajustes situacionais.

No caso local, iniciativas de reforço ostensivo evidenciam que existe agenda operacional voltada ao transporte, e Amazonas (2024) descreve ações de intensificação do policiamento em área específica por operação dedicada. Em termos de governança urbana, Manaus (2025) sinaliza que o tema é tratado também como pauta municipal de gestão do transporte, o que reforça que a resposta precisa ser intersetorial, integrando mobilidade, ordenamento e segurança.

A dimensão institucional impõe cautela na atribuição de resultados a um único ator, porque Franca, Aguiar e Lima (2019) discutem a relevância de delimitar competências e procedimentos no campo policial e jurídico para compreender funcionamento do sistema. Além disso, quando se pensa poder de polícia e limites de atuação estatal, Silva Neto et al. (2026) lembram que efetividade precisa caminhar com racionalidade procedimental e compatibilidade com direitos.

A política pública também deve considerar efeitos do sistema de justiça sobre prevenção e reincidência, pois Rosa e Aguiar (2019) discutem como respostas do sistema penal e dinâmicas de controle social influenciam resultados e percepções de justiça. No plano ético-político, Abreu e Aguiar (2019) chamam atenção para a relação entre direitos, convivência e (in)tolerância, sugerindo que estratégias de segurança no transporte devem proteger sem produzir práticas discriminatórias que corroam confiança.

Uma agenda de consolidação de resultados precisa incluir o usuário e sua percepção, já que Soto (2022) mostra que medo do crime pode alterar escolhas e reduzir a atratividade do transporte mesmo em cenários de queda agregada. Como evidência local de percepção e policiamento, Pinheiro, Santos e Aguiar (2025) indicam que presença policial, por si, não garante

mudança linear na sensação de segurança, o que reforça a necessidade de estratégias consistentes, integradas e avaliáveis ao longo do tempo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As evidências apresentadas ao longo do estudo permitem concluir que o roubo no transporte coletivo em Manaus, no recorte de 2022 a 2025, apresenta queda expressiva e mudança de patamar, o que reforça a necessidade de tratar a segurança no transporte como condição prática para que o deslocamento cotidiano seja previsível e utilizável por quem depende do serviço. A leitura mês a mês mostrou que, mesmo em contexto de redução anual, persistem oscilações intra-anuais e picos pontuais capazes de afetar a confiança do usuário e a estabilidade do sistema, o que indica que a gestão não deve se orientar apenas por totais agregados, mas por janelas de risco e comportamento sazonal. Desse modo, os resultados sustentam a interpretação de que o fenômeno é sensível à organização de oportunidades no espaço e no tempo, exigindo respostas planejadas e monitoradas.

No plano das implicações para políticas públicas, o estudo indica que estratégias mais promissoras são aquelas que combinam diagnóstico temporal e territorial, focalização de esforços em pontos e períodos críticos e pacote de medidas preventivas que contemplem todo o percurso do usuário, incluindo paradas, acessos e entornos. A adoção de ciclos de planejamento, execução e avaliação tende a ampliar eficiência e reduzir deslocamentos do problema, especialmente quando as ações são integradas entre segurança pública, gestão do transporte e intervenções no ambiente urbano. Também se destaca a importância de preservar legitimidade e previsibilidade na atuação estatal, pois políticas de segurança sustentáveis dependem tanto de efetividade quanto de confiança social no uso do espaço público.

Como limitações, a pesquisa se baseou em dados secundários consolidados, o que restringe análises mais finas sobre localizações específicas, perfis de vítimas e autores, e fatores situacionais detalhados, além de não permitir atribuição causal direta entre ações operacionais e mudanças do indicador. Para pesquisas futuras, recomenda-se incorporar dados georreferenciados por terminal, linha e zona, cruzar ocorrências com variáveis de fluxo de passageiros e incluir medidas de percepção de segurança, de modo a aproximar risco objetivo e experiência do usuário. Ainda assim, o estudo oferece um diagnóstico consistente e replicável para orientar decisões de curto e médio prazo, contribuindo para o aprimoramento de políticas intersetoriais voltadas à segurança no transporte coletivo.

REFERÊNCIAS

ABREU, D. A. O.; AGUIAR, D. M. **O direito e a (in)tolerância**. *Revista Buriti: Direito, Sociedade e Sustentabilidade*, v. 2, p. 1-15, 2019.

AMAZONAS. Secretaria de Segurança Pública do Amazonas. **Anuário de Estatística: A Segurança Pública do Amazonas em números 2025**. Manaus: SSP-AM, 2025. Disponível em: <https://www.ssp.am.gov.br/wp-content/uploads/2025/05/Anuario-2025-SSP-AM.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2026.

AMAZONAS. Secretaria de Segurança Pública do Amazonas. **Manaus reduz em 90,3% os roubos ao transporte público desde o pico da série histórica registrado em 2017**. Manaus: SSP-AM, 8 out. 2025. Disponível em: <https://www.ssp.am.gov.br/manaus-reduz-em-903-os-roubos-ao-transporte-publico-desde-o-pico-da-serie-historica-registrado-em-2017/>. Acesso em: 11 fev. 2026.

AMAZONAS. Secretaria de Segurança Pública do Amazonas. **Painel de indicadores criminais: crimes contra o patrimônio**. Manaus: SSP-AM, s.d. Disponível em: . Acesso em: 11 fev. 2026.

AMAZONAS. Secretaria de Segurança Pública do Amazonas. **Polícia Militar do Amazonas reforça policiamento com Operação Catraca na zona norte**. Manaus: SSP-AM, 13 set. 2024. Disponível em: <https://www.ssp.am.gov.br/policia-militar-do-amazonas-reforca-policiamento-com-operacao-catraca-na-zona-norte/>. Acesso em: 11 fev. 2026.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Policiamento de pontos quentes: guia prático baseado em evidências para as polícias da América Latina e Caribe**. Washington, DC: BID, 2023. Disponível em: <https://publications.iadb.org/publications/portuguese/document/Policiamento-de-pontos-quentes-guia-pratico-baseado-em-evid%C3%A2ncias-para-as-policias-da-America-Latina-e-Caribe.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2026.

BRAGA, Anthony A. **Hot spots policing and crime prevention: a systematic review of randomized controlled trials**. *Journal of Experimental Criminology*, v. 1, p. 317-342, 2005. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007/s11292-005-8133-z>. Acesso em: 11 fev. 2026.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015**. Altera o art. 6º da Constituição Federal para introduzir o transporte como direito social. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm. Acesso em: 11 fev. 2026.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 11 fev. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 11 fev. 2026.

CECCATO, Vania. **Moving safely: crime and perceived safety in Stockholm's subway stations**. Lanham: Lexington Books, 2013.

CECCATO, Vania; MOREIRA, Gustavo. **The dynamics of thefts and robberies in São Paulo's Metro, Brazil**. *European Journal on Criminal Policy and Research*, v. 27, p. 353-373, 2021. DOI: 10.1007/s10610-020-09462-3.

CECCATO, Vania; SUNDLING, Catherine; GLIORI, Gabriel. **Transit safety for a sustainable city: people, paths and places in railway stations**. Cham: Springer, 2025. DOI: 10.1007/978-3-031-97427-4.

CLARKE, Ronald V. **Situational crime prevention**. *Crime and Justice*, v. 19, p. 91-150, 1995. Disponível em: <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/449230>. Acesso em: 11 fev. 2026.

COHEN, Lawrence E.; FELSON, Marcus. **Social change and crime rate trends: a routine activity approach**. *American Sociological Review*, v. 44, p. 588-608, 1979. Disponível em: <https://faculty.washington.edu/matsueda/courses/587/readings/Cohen%20and%20Felson%201979%20Routine%20Activities.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2026.

ECK, John E. et al. **Mapping crime: understanding hot spots**. Washington, DC: National Institute of Justice, 2005. Disponível em: <https://www.ojp.gov/pdffiles1/nij/209393.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2026.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2025**. São Paulo: FBSP, 2025. Disponível em: <https://www.ssp.am.gov.br/ssp-dados/>. Acesso em: 11 fev. 2026.

FÓRUM BRASILEIRO DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Anuário Brasileiro de Segurança Pública 2024**. São Paulo: FBSP, 2024. Disponível em: <https://forumseguranca.org.br/wp-content/uploads/2024/07/anuario-2024.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2026.

FRANCA, H. R.; AGUIAR, D. M.; LIMA, A. A. **A competência para investigar os crimes dolosos contra a vida praticados por policiais militares em decorrência de intervenção policial militar: um estudo sob o prisma da legislação castrense**. *Revista Buriti: Direito, Sociedade e Sustentabilidade*, v. 2, p. 1-23, 2019.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOLDSTEIN, Herman. **Improving policing: a problem-oriented approach**. *Crime and Delinquency*, v. 25, n. 2, p. 236-258, 1979. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/00112877902500207>. Acesso em: 11 fev. 2026.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MANAUS. Prefeitura Municipal de Manaus. **Segurança no transporte público de Manaus é reforçada e apresenta redução de ocorrências**. Manaus: Prefeitura de Manaus, 10 fev. 2025. Disponível em: <https://www.manaus.am.gov.br/noticia/protecao/seguranca-transporte-manaus/>. Acesso em: 11 fev. 2026.

MOREIRA, Gustavo; CECCATO, Vania. **Testing theft transmission in and around São Paulo metro stations, Brazil.** *Journal of Transport Geography*, v. 94, 103116, 2021. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103116.

PINHEIRO, Marcelle Queiroz; SANTOS, Idevandro Ricardo Colares dos; AGUIAR, Denison Melo de. **Percepção de segurança e mobilidade urbana: um estudo sobre o impacto do policiamento nas paradas de ônibus no centro de Manaus.** *Interference Journal*, v. 11, n. 2, p. 9109-9138, 2025. DOI: 10.36557/2009-3578.2025v11n2p9109-9138.

ROSA, F. I. G.; AGUIAR, D. M. **Abuso de drogas e o sistema de justiça criminal no Brasil.** *Nova Hileia: Revista Eletrônica de Direito Ambiental da Amazônia*, v. 7, p. 1-18, 2019.

SILVA NETO, Francisco Messias Marinho da; AGUIAR, Denison Melo de; LOPES, Flávio Humberto Pascarelli; TAVARES, Daianne Veras; GÓES, Helder Brandão. **Poder de polícia administrativa da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e o Decreto nº 12.373/2025: persistências da lógica assimilacionista e tutelar.** *Periódicos Brasil*, v. 5, n. 1, p. 62-82, 2026. DOI: 10.36557/2674-9432.2026v5n1p62-82.

SOTO, Jose; OROZCO-FONTALVO, Mauricio; USECHE, Sergio A. **Public transportation and fear of crime at BRT systems: approaching to the case of Barranquilla (Colombia) through integrated choice and latent variable models.** *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 155, p. 142-160, 2022. DOI: 10.1016/j.tra.2021.11.001.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos.** 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2015.