

O caminhar e a percepção de (in)segurança pelas mulheres no espaço público: uma proposta de medidas de planejamento urbano

Walking and the perception of (in)security for women in the public space: a proposal for urban planning measures

El caminar y la percepción de (in)seguridad de las mujeres en los espacios públicos: una propuesta de medidas urbanísticas

Lara Reis Rodrigues

Mestranda, PPGEU-UFSCar, Brasil.
larareisrodrigues@estudante.ufscar.br

Rochele Amorim Ribeiro

Professora Doutora, UFSCar, Brasil.
rochele@ufscar.br

RESUMO

A percepção de insegurança e o sentimento de medo ao caminhar por espaços públicos é mais comum em mulheres, considerando-se uma construção social, a nível global, baseada em sua vitimização e repressão. Ademais, diversos estudos têm demonstrado que a segurança percebida está relacionada com determinadas características físicas do ambiente construído. Assim, o objetivo desta pesquisa é traduzir conceitos e ideias, identificados e estudados, em medidas específicas de planejamento urbano, capazes de mitigar a percepção de insegurança dos pedestres, considerando principalmente o gênero feminino. A metodologia aplicada na pesquisa, de abordagem teórica e quantitativa, estabeleceu uma revisão bibliográfica aprofundada, que foi desenvolvida para o embasamento conceitual sobre o tema. Como resultado, obtiveram-se oito medidas específicas, as quais foram classificadas em quatro aspectos gerais do espaço urbano, sintetizando as principais ideias traduzidas a partir da bibliografia: circulação de pessoas, manutenção viária, atratividade do espaço urbano e fiscalização. Este artigo contribui para a literatura existente por gerar um seleto conjunto de medidas capazes de auxiliar na tomada de decisões para que as cidades sejam mais seguras perceptivelmente, convidativas e caminháveis, principalmente para as mulheres, e por haver poucos estudos sobre o tema no Sul Global. Tal incentivo ao pedestre tem o intuito de reduzir o uso do automóvel, principalmente considerando quando utilizado apenas como precaução de segurança pessoal, sendo essa a contribuição ambiental da pesquisa. Outrossim, a busca pela garantia do direito das mulheres à cidade e à mobilidade urbana com maior segurança percebida se insere na maior contribuição social da pesquisa.

PALAVRAS-CHAVE: Segurança percebida. Caminhabilidade. Gênero.

ABSTRACT

The perception of insecurity and the feeling of fear when walking through public spaces is more common in women, considering a social construction, in a global level, based on their victimization and repression. Furthermore, several studies have shown that perceived security is related to certain physical characteristics of the built environment. Thus, the objective of this research is to translate identified and studied concepts and ideas into specific measures of urban planning, capable of mitigating the perception of insecurity of the pedestrians, considering mainly the female gender. The methodology applied in the research, with a theoretical and quantitative approach, established an in-depth bibliographical review, which was developed for the conceptual foundation on the subject. As a result, eight specific measures were obtained, which were classified into four general aspects of the urban space, synthesizing the main ideas translated from the bibliography: circulation of people, street maintenance, attractiveness of the urban space and surveillance. This article contributes to the existing literature by generating a select set of measures capable of assisting in decision-making so that cities are perceptibly safer, more inviting and walkable, especially for women, and because there are few studies on the subject in the Global South. This incentive for pedestrians is intended to reduce the car use, mainly considering when used only as a personal security precaution, which is the environmental contribution of the research. Moreover, the quest for the guarantee of the women's right to the city and to the urban mobility with greater perceived security is part of the research's greatest social contribution.

KEYWORDS: Perceived security. Walkability. Gender.

RESUMEN

La percepción de inseguridad y la sensación de miedo al transitar por los espacios públicos es más común en las mujeres, considerándose una construcción social, a nivel global, a partir de su victimización y represión. Además, varios estudios han demostrado que la seguridad percibida está relacionada con ciertas características físicas del entorno construido. Así, el objetivo de esta investigación es traducir los conceptos e ideas, identificados y estudiados, en medidas específicas de planificación urbana, capaces de mitigar la percepción de inseguridad de los peatones, considerando principalmente el género femenino. La metodología aplicada en la investigación, con un enfoque teórico y cuantitativo, estableció una profunda revisión bibliográfica, la cual fue desarrollada para la fundamentación conceptual sobre el tema. Como resultado, se obtuvieron ocho medidas específicas, que se clasificaron en cuatro aspectos generales del espacio urbano, sintetizando las ideas principales traducidas de la bibliografía: circulación de personas, mantenimiento de vías, atractivo del espacio urbano y inspección. Este artículo contribuye a la literatura existente al generar un conjunto selecto de medidas capaces de ayudar en la toma de decisiones para que las ciudades sean perceptiblemente más seguras, acogedoras y transitables, especialmente para las mujeres, y porque existen pocos estudios sobre el tema en el Sur Global. Este incentivo para los peatones tiene como objetivo reducir el uso del automóvil, principalmente considerando su uso solo como una precaución de seguridad personal, que es la contribución ambiental de la investigación. También, la búsqueda de garantizar el derecho de las mujeres a la ciudad ya la movilidad urbana con mayor seguridad percibida es parte del mayor aporte social de la investigación.

PALABRAS CLAVE: Seguridad percibida. Caminabilidad. Género.

1 INTRODUÇÃO

Caminhar é a forma mais básica e fundamental de mobilidade, além de se tratar do meio de transporte de maiores conectividade e interação entre o indivíduo e o ambiente construído (HONG; CHEN, 2014). Neste sentido, deslocar-se a pé permite conectar-se ao entorno e experimentar a cidade com todos os sentidos e percepções pessoais.

A partir da segunda metade do século XX, este modo ativo e interativo de locomoção passou a qualificar as cidades quanto ao seu potencial sustentável. Segundo Dovey e Pafka (2020), um termo passou a ser amplamente difundido na década de 1960, considerado, em seu entendimento mais essencial, como a capacidade ou a qualidade de se caminhar pelas localidades urbanas: a caminhabilidade.

Mediante esta perspectiva, a caminhabilidade pode ser compreendida como um adjetivo utilizado para indicar o quão aceitável ou adequado é o espaço urbano para se caminhar, no que se refere aos atributos físicos e percebidos, tratando-se, assim, de uma indicação da qualidade de caminhada do ambiente (CROFT; ELAZAR; LEVASSEUR, 2013).

Através do mesmo ponto de vista, Dovey e Pafka (2020) entendem que a caminhabilidade advém das sinergias entre densidade populacional, mistura de usos de solo urbano e redes de acesso. Paralelamente a este entendimento, Lizárraga *et al.* (2022) descreve a caminhabilidade como um conceito multidimensional, podendo ser definido, de modo geral, como a extensão ao qual o ambiente construído, no qual as pessoas convivem e se deslocam, é amigável ao pedestre para caminhar.

A seguridade, por sua vez, tratada como a segurança pessoal, diz respeito à prevenção de riscos à integridade pessoal, física e psicológica do indivíduo, conforme Silva (2022). Sendo relativa à criminalidade, a seguridade percebida no ambiente construído é tida como um dos principais encorajamentos à atividade de caminhada no espaço urbano (LIZÁRRAGA *et al.*, 2022).

Pesquisas quantitativas e qualitativas demonstram que, caso o ambiente seja perceptivelmente inseguro ao pedestre, principalmente tratando-se do gênero feminino e considerando a maior exposição pessoal do usuário do transporte a pé nas vias públicas, o mesmo pode optar, ocasionalmente, pela utilização do veículo individual motorizado, se sua situação financeira permitir (CROFT; ELAZAR; LEVASSEUR, 2013; LIZÁRRAGA *et al.*, 2022; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004, LOUKAITOU-SIDERIS, 2011; NOURANI; ANTONELLO; GOVONE, 2019; SILVA, 2022).

Em outras palavras, a escolha do cidadão pelo automóvel, modo de transporte passivo e insustentável, quando possível financeiramente, acaba sendo uma estratégia de precaução encontrada para a prevenção de possíveis experiências negativas no espaço público (LOUKAITOU-SIDERIS, 2011). Rader (2004) denomina tais estratégias como “comportamentos restritivos”, sendo ativados quando há a percepção de risco no espaço urbano, principalmente quando tal percepção é ligada à sua dimensão emocional, ou seja, ao medo individual.

Segundo Lizárraga *et al.* (2022), o gênero é uma das variáveis mais relevantes ao considerar a percepção de seguridade subjetiva no espaço urbano e sua relação com a opção pela caminhada, já que, de acordo com sua pesquisa de estudo de caso em cidade espanhola, as chances de que uma mulher opte pela caminhada é cerca de duas vezes menor em relação as de um homem.

Paralelamente ao disposto, estudos empíricos verificaram que as mulheres são, de modo geral, mais propensas a se sentirem inseguras no espaço urbano, ao relatarem níveis mais

altos de medo, adotando mecanismos comportamentais mais restritivos em relação aos homens, no intuito de prevenção de possíveis riscos de vitimização sexual (CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022; HONG; CHEN, 2014; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004).

Ceccato e Loukaitou-Sideris (2022), ao realizarem estudos de caso globais, em dezoito cidades de diferentes países e continentes e de, conseqüentemente, de realidades socioeconômicas e culturais distintas, incluindo o Brasil, notaram que crimes vinculados à vitimização sexual impactam a mobilidade desobstruída das mulheres, levando-as ao medo e ao estresse nas ruas de seus municípios. Paradoxalmente, as premissas apresentadas não condizem com as baixas taxas de crimes, ocorridos em espaços públicos, denunciados pelas mulheres, o que é justificado por sua subnotificação (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004).

Nourani, Antonello e Govone (2019) analisaram que, de modo geral, as características individuais das pessoas, como etnia, orientação sexual e idade, afetam significativamente a percepção de insegurança subjetiva e o nível de medo no ambiente construído, além do gênero, que é tido como o principal determinante neste quesito.

Ademais, Loukaitou-Sideris (2011) revela que a percepção pessoal de risco no espaço público, assim como o sentimento de medo, se relaciona com três modificadores, sendo eles os aspectos sociopsicológicos, os sociodemográficos e os fatores ambientais.

De acordo com pesquisas empíricas realizadas em uma cidade média brasileira por Nourani, Antonello e Govone (2019), as mulheres representam cerca de 73% das vítimas de assédio, abuso e violência sexual em espaços públicos. Apesar de tais constatações, a alta subnotificação de crimes sexuais contra mulheres em espaços públicos contribui demasiadamente para a invisibilidade deste problema nas cidades (CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022).

Nesta perspectiva, as mulheres apresentam, geralmente, maior percepção de insegurança subjetiva no ambiente construído, o que restringe sua mobilidade e interfere em sua opção pela caminhada, apresentando preferência por veículos individuais motorizados, se possível financeiramente, no objetivo de prevenir potenciais perigos (CROFT; ELAZAR; LEVASSEUR, 2013; LIZÁRRAGA *et al.*, 2022; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004, LOUKAITOU-SIDERIS, 2011; NOURANI; ANTONELLO; GOVONE, 2019; SILVA, 2022).

À vista do apresentado, nota-se que a relevância deste trabalho se justifica através da busca pela visibilidade e pela melhoria de uma problemática recorrente e subnotificada no cotidiano das mulheres pedestres, que enfrentam diariamente o medo e a percepção de insegurança pessoal no espaço urbano. Nesta lógica, as mulheres perdem, aos poucos, o seu direito à mobilidade e, conseqüentemente, o seu direito à cidade, restringindo-se cada vez mais em seus trajetos a pé (CECCATO, 2017).

Além do exposto, a seguridade percebida no espaço urbano, interligada à criminalidade, apesar de ainda ser pouco estudada no Sul Global, é um dos fatores mais determinantes e influentes na escolha por modos de transporte ativos, como a caminhada, contribuindo com o desenvolvimento sustentável na mobilidade urbana das cidades, ou na opção por modos de transporte passivos, como o automóvel (SILVA, 2022; CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022).

Ainda no início da década de 1970, Newman (1972) desenvolveu um dos primeiros e mais influentes estudos empíricos sobre a relação existente entre criminalidade, seguridade percebida e ambiente construído, analisando que determinadas características físicas do espaço

urbano são capazes de reduzir atividades criminosas e de mitigar a percepção de insegurança subjetiva. Este tipo de ambiente foi classificado como “espaço defensivo” (NEWMAN, 1972).

Deste mesmo modo, as características físicas do ambiente construído e das configurações de transporte podem também ser responsáveis pelo aumento dos níveis de medo e de percepção de insegurança subjetiva, assim como pela maior ocorrência de crimes, o que diminui a probabilidade de opção pela caminhada (CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022; LIZÁRRAGA, *et al.*, 2022).

Áreas urbanas que apresentam sinais de mau estado, abandono e dilapidação funcionam, habitualmente, como catalisadoras do crime e do medo (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004). Neste sentido, pesquisadores consideram tais localidades da cidade, dotadas de alta criminalidade, como “*Hot spots of crime*”, ou seja, “pontos quentes de crimes” ou “pontos geradores de crimes” (BUERGER; COHN; PETROSINO, 1995; SHERMAN, 1995).

Através deste ponto de vista, verifica-se, então, que a deterioração visível do ambiente urbano se relaciona diretamente com a percepção de segurança subjetiva, estando associada ao que Kelling e Coles (1997) chamam de “síndrome da janela quebrada”.

Escurecimento, má tutela, desolação, falta de manutenção e sinais de desordem física e/ou social em determinada área urbana, além da existência de terrenos baldios e de prédios subutilizados em seu entorno tendem a afetar a percepção de segurança pessoal percebida do pedestre (CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022; LIZÁRRAGA, *et al.*, 2022).

Em adição ao disposto, estes e outros elementos presentes no ambiente urbano que indiquem sinais de descuido ou de abandono, como janelas ou portas quebradas e lixo não recolhido, por exemplo, além de se interligarem com a segurança percebida, também atraem criminosos em potencial por transmitirem a ideia de que ninguém está por perto e, por esta razão, suas ações criminosas não serão observadas e notificadas (WILSON; KELLING, 1982; TAYLOR; GOTTFREDSON; BROWER, 1984).

Mediante esta perspectiva, Loukaitou-Sideris (2004) determina que o crime aumenta ou diminui à medida que as oportunidades disponíveis no ambiente urbano são maiores ou menores, respectivamente.

Sabendo-se que as mulheres apresentam, de modo geral, níveis mais acentuados de percepção de insegurança subjetiva ao caminharem no espaço público (CARTER, 2004; CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022; HONG; CHEN, 2014; CLIFTON; LIVI, 2004; LIZÁRRAGA *et al.*, 2022; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004; NOURANI; ANTONELLO; GOVONE, 2019), pesquisadores têm demonstrado que determinadas condições físicas e configurações do ambiente construído estão particularmente associadas à percepção de segurança de mulheres (CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004; SILVA, 2022).

Estudos realizados por Lucchesi *et al.* (2021) mostraram que, através de determinadas estratégias e características urbanas, concentradas em fornecer bairros atrativos e com maior percepção de segurança pelas pessoas, é possível efetivar a melhoria do bem-estar da população em geral, em todos os cortes de idade, aumentando a caminhabilidade nas cidades.

Neste sentido, além de tornar mais visível este problema urbano, uma vez que poucos estudos foram realizados sobre o referido tema, especialmente considerando-se o Sul Global, a principal contribuição desta pesquisa está em auxiliar tomadas de decisão para que as cidades brasileiras se tornem perceptivelmente mais seguras para os pedestres, principalmente para as mulheres.

Assim, a pesquisa busca facilitar aos planejadores e gestores públicos sobre como identificar o problema nas características físicas do ambiente construído e o que deve ser realizado a fim de tornar os espaços mais “defensivos”, como nomeia Newman (1972).

2 OBJETIVO

O objetivo desta pesquisa é traduzir conceitos e ideias, identificados e estudados, em medidas específicas de planejamento urbano, capazes de mitigar, ao menos minimamente, a percepção de insegurança dos pedestres, considerando principalmente o gênero feminino.

O artigo é parte de uma dissertação de mestrado, a qual utiliza tais medidas identificadas para realizar análises espaciais de determinada área urbana, em ambiente SIG, aplicando o *Analytic Hierarchy Process* (AHP), o Processo Analítico Hierárquico, de Saaty (1991).

3 METODOLOGIA

A metodologia aplicada na pesquisa, de abordagem teórica e quantitativa, estabeleceu uma revisão bibliográfica aprofundada sobre o tema, desenvolvida durante o período de março a agosto de 2022, viabilizando-se mediante leitura, compreensão e análise de artigos científicos, teses e livros, em sua maioria provenientes do Norte Global, além da consulta em ferramenta de caminhabilidade já existente, desenvolvida pelo ITDP Brasil (2019).

A revisão de literatura sobre as características do “espaço defensivo” foi realizada considerando-se referências publicadas durante o período de 1996 até 2022. Ademais, o entendimento teórico consolidou análises necessárias para a tradução das ideias e dos conceitos estudados por outros pesquisadores e organizações em possíveis medidas e ações específicas a serem aplicadas no espaço urbano.

3.1 Características do “espaço defensivo” e a percepção de segurança de pedestres

O conceito “*Crime prevention through environmental design* (CPTED)”, na tradução para a língua portuguesa, “Prevenção do crime através do design ambiental”, busca prevenir e reduzir ocorrências criminais e/ou de mitigar a percepção de insegurança no ambiente construído, através de uma série de princípios de planejamento e de características específicas do espaço urbano (CARBONARI; LIMA, 2016).

De acordo com pesquisas empíricas desenvolvidas por Silva (2022), áreas desertas, fachadas sem permeabilidade visual, falta de manutenção das vias, sinais de vandalismo, pichação e presença de lixo são, geralmente, os fatores ambientais que mais afetam a segurança pessoal percebida subjetiva das mulheres.

Ademais, a iluminação viária também tem tido considerável destaque dentre as características físicas do espaço urbano que mais interferem nitidamente a percepção de segurança subjetiva pelo público feminino (CECCATO; LOUKAITOU-SIDERIS, 2022; PAINTER, 1996; LIZÁRRAGA *et al.*, 2022; LOUKAITOU-SIDERIS, 2011; LOUKAITOU-SIDERIS, 2004; NOURANI; ANTONELLO; GOVONE, 2019). Lizárraga *et al.* (2022) reconhece tais elementos urbanos citados como marcadores ambientais, os quais diminuem a probabilidade de opção das mulheres pela caminhada.

Conforme Lizárraga *et al.* (2022) e Loukaitou-Sideris (2004), são duas as categorias gerais de espaços públicos que mais ativam a percepção de insegurança pessoal em mulheres quanto à possibilidade de vitimização sexual ao caminharem: espaços fechados com rotas de fuga limitadas ou distantes, como em estações de metrô, passagens subterrâneas em túneis, vias sem saída e espaços abertos desertos, como em pontos de parada de transporte coletivo afastados, parques públicos vazios e vias que contém considerável quantidade de edificações abandonadas ou subutilizadas e terrenos baldios.

A partir do exposto, sabendo-se que o gênero feminino se trata da variável mais significativa no aspecto da percepção de insegurança pessoal em espaços públicos, verifica-se a necessidade de se pensar em alternativas e intervenções urbanas capazes de tornar o ambiente construído mais amigável às mulheres (LIZÁRRAGA, *et al.*, 2022).

Fachadas visualmente ativas e fisicamente permeáveis se tratam de consideráveis indicadores do “Índice de Caminhabilidade (iCam)” do ITDP Brasil (2019), além de seus critérios avaliativos que compõem a categoria de segurança pública, como a iluminação e o fluxo de pedestres diurno e noturno, sendo este último associado à verificação da circulação de pessoas no espaço urbano.

Dentre possíveis sugestões de gestão e de planejamento urbano capazes de reduzir a insegurança pessoal percebida das mulheres ao caminharem em espaços públicos, destacam-se algumas estratégias e sugestões estudadas por Loukaitou-Sideris (2004), apesar de serem situacionais e terem que ser adaptadas às especificidades de cada ambiente.

De modo geral, a primeira diz respeito à correção das “janelas quebradas” de Kelling e Coles (1997), incluindo melhorias na fachada, garantindo manutenção, limpeza e determinando uso em áreas abandonadas ou subutilizadas, o que sugere, segundo Loukaitou-Sideris (2004), que as melhorias na fachada e o reparo dessas “janelas quebradas” e demais sinais de deterioração ou de abandono nas edificações se relacionam diretamente com a redução da criminalidade e da percepção de insegurança no ambiente construído.

A segunda sugestão proposta por Loukaitou-Sideris (2004) foi facilitar o olhar nas vias públicas, através da inserção de instalações de transporte público em locais que podem ser vigiados por vizinhos, pedestres e comerciantes locais, distante de áreas “desertas”, ou seja, de locais com pouca circulação de pessoas; da substituição de túneis e passarelas de pedestres por passagens seguras ao nível do solo; e da redução de ruas sem saída e de becos vazios que bloqueiam o campo de visão do indivíduo.

Lucchesi *et al.* (2021) também enfatiza que uma atenção especial deve ser fornecida à segurança nos pontos de parada do transporte público coletivo, a fim de reduzir a percepção de insegurança nestes ambientes de alto risco de ocorrência de crimes.

A inserção de instalações de transporte coletivo deve ser realizada em locais que podem ser vigiados, ao menos na maioria dos períodos do dia, por vizinhos, pedestres e comerciantes locais, ou seja, devem estar localizados em áreas com maior circulação de pessoas e com um uso mais misto do solo (LUCCHESI *et al.*, 2021).

Associadamente, Carbonari e Lima (2016) também pesquisam que a vigilância natural e a garantia de visibilidade permanente, através de uso do solo mais misto, contribuem para a mitigação da insegurança pessoal percebida e até mesmo para a possível prevenção de ocorrências de crimes no espaço público.

Ainda no início da década de 1960, Jacobs (2011) já se atentava à questão de que os “olhos da rua” são fundamentais para a garantia de espaços urbanos mais seguros. Estas ações

são essenciais já que ruas vazias e espaços públicos desolados despertam não somente a percepção de insegurança, mas também o sentimento de medo, principalmente em mulheres, já que oferecem maiores oportunidades para atos criminosos (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004).

A terceira proposta sugerida por Loukaitou-Sideris (2004) diz respeito à iluminação viária, argumentando que locais escuros geralmente ativam a percepção de insegurança e o sentimento de medo e, por este motivo, melhorar a iluminação das vias públicas é uma das principais medidas mitigadoras desta problemática.

Neste mesmo embasamento, Painter (1996) realizou estudos e propôs melhorias na iluminação pública de três vias urbanas com características semelhantes, sendo consideradas pouco frequentadas durante o período noturno e propensas à percepção de insegurança e até mesmo à ocorrência de crimes.

Em sua pesquisa, Painter (1996) obteve resultados convincentes de que a iluminação adequada realmente leva à redução da percepção de insegurança e até da ocorrência de crimes, proporcionando o aumento na utilização das vias por pedestres, após o anoitecer. Particularidades como o tipo, o nível e a uniformidade da iluminação pública contribuem com o potencial de redução ou de aumento da percepção de segurança e interferem até mesmo no risco real de ocorrências de crimes (PAINTER, 1996).

Posteriormente, a quarta sugestão de Loukaitou-Sideris (2004), para reduzir a insegurança pessoal percebida das mulheres ao caminharem em espaços públicos, se refere à eliminação de “maus vizinhos”, ou seja, à retirada de determinados usos do solo que fornecem ao bairro má reputação e aumento da criminalidade nos espaços públicos, como em praças e parques urbanos.

Pode-se citar como exemplos determinados bares e clubes em decadência, endereços privados ou espaços públicos como praças e parques urbanos que ofereçam quaisquer tipos de ilegalidade, tais como tráfico de drogas ou pornografia, uma vez que influenciam diretamente na percepção de insegurança pessoal de mulheres ao caminharem próximas a tais localidades (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004).

Em continuidade, outra estratégia de Loukaitou-Sideris (2004) diz respeito à criação de territórios seguros através da colaboração entre vizinhos dos bairros, promovendo a coexistência pacífica entre todos. Em paralelo, Jacobs (2011) também argumenta sobre a importância da interação entre a vizinhança e o ambiente construído, consolidando-se uma ação de vigilância entre os habitantes de uma mesma área urbana.

Em adição a estas ações citadas, Loukaitou-Sideris (2004) e Lucchesi *et al.* (2021) também propõem determinadas estratégias complementares às medidas de planejamento urbano, as quais devem envolver abordagens intrapessoais, interpessoais, institucionais e a comunidade e abordar fatores individuais, ambientais e sociais.

Dentre tais medidas complementares, pode-se citar o policiamento por oficiais de segurança pública e a vigilância entre vizinhos dos bairros (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004; LUCCHESI *et al.*, 2021), além da criação de programas e campanhas educacionais por parte do poder público e do uso de tecnologias, como botões de emergência em transporte coletivo (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004).

Associadamente, de acordo com Lucchesi *et al.* (2021), para que os espaços urbanos sejam lugares perceptivelmente mais seguros e detenham alta caminhabilidade, os mesmos devem apresentar algumas particularidades, tais como: altos níveis de conectividade viária, o que se vincula ao desenho urbano; presença de lojas e serviços, relacionando-se ao uso misto

do solo; características estéticas atrativas, como fachadas ativas e edificações sem sinais de deterioração ou de subutilização e abandono; além da alta densidade.

Painter (1996) sugere que existem, então, três pistas que indicam risco potencial no espaço urbano e aumentam a percepção de insegurança: a escuridão, a desordem e encontrar-se sozinho(a). Assim, de modo geral, deve-se considerar medidas relativas à iluminação pública viária, o desenho urbano, a visibilidade, as condições de acesso, a presença ou a ausência de sinais de vandalismo, a presença de pessoas, policiamento e vigilância (LUCCHESI *et al.*, 2021).

Neste sentido, as estratégias de planejamento urbano, relativas à segurança, estudadas e propostas pelos pesquisadores e organizações aqui apresentados possuem considerável potencial para a análise de áreas urbanas no intuito de identificar localidades com maior ou menor possibilidade de percepção de insegurança pelos pedestres, especialmente pelas mulheres.

Portanto, os benefícios oriundos de todas as sugestões e propostas expostas visam proporcionar espaços públicos perceptivelmente mais seguros e atrativos não somente para as mulheres, mas também para todos os demais pedestres, além de estimular o uso do transporte a pé e a atividade física, e de tentar reduzir comportamentos restritivos, viagens motorizadas e os impactos ambientais.

Todavia, para esta finalidade, é necessário que tais propostas sejam traduzidas em aspectos e medidas específicas, a fim de analisar a área urbana com maior exatidão e de tomar decisões certas sobre a resolução do problema identificado no espaço público.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Através da análise da bibliografia apresentada, foi possível sintetizar as ideias e os conceitos abordados e traduzi-los em medidas e ações mais específicas de mitigação da percepção de insegurança do pedestre, a fim de contribuir com a facilitação na tomada de decisões nos processos de planejamento e de gestão urbana.

O Quadro 1 a seguir resume, então, os aspectos do espaço urbano, mais gerais, e as medidas específicas a serem considerados, bem como suas descrições e suas referências na bibliografia utilizada.

Quadro 1 – Resumo de medidas mitigadoras da percepção de insegurança do pedestre.

Aspectos do espaço urbano	Medidas específicas	Descrição	Referências
Circulação de Pessoas	Infraestrutura de mobilidade urbana em locais com circulação de pessoas	Pontos de ônibus e/ou bicicletários próximos a áreas comerciais e de serviços.	Carbonari e Lima (2016), ITDP Brasil (2019), Jacobs (2011), Loukaitou-Sideris (2004) e Lucchesi <i>et al.</i> (2021).
	Calçadas e travessias que promovam circulação de pessoas	Qualificação das calçadas das áreas sob pontilhões, em túneis e no entorno de terrenos vazios, de áreas verdes e de edificações abandonadas; ausência de ruas sem saída; travessias a nível do solo ao invés de passarelas.	Carbonari e Lima (2016), ITDP Brasil (2019), Loukaitou-Sideris (2004), Lucchesi <i>et al.</i> (2021), Silva (2022).
Manutenção Viária	Iluminação adequada	Iluminação viária adequada para os pedestres, sem conflitos com a vegetação existente.	Ceccato e Loukaitou-Sideris (2022), ITDP Brasil (2019), Lizárraga <i>et al.</i> (2022), Loukaitou-Sideris (2011), Loukaitou-Sideris (2004), Lucchesi <i>et al.</i> (2021), Nourani, Antonello e Govone (2019), Painter (1996).
	Vias limpas e em bom estado de conservação	Ausência de lixo e de sinais de vandalismo, como, por exemplo, janelas e portas quebradas ou violadas e pichação nos muros e nas edificações.	Loukaitou-Sideris (2004), Lucchesi <i>et al.</i> (2021) e Silva (2022).
Atratividade do Espaço Urbano	Fachadas ativas	Presença de fachadas ativas, permitindo a interação entre a edificação e a calçada. Exemplos: vitrines comerciais, residências sem muros ou muros permeáveis, como o gradil.	ITDP Brasil (2019), Loukaitou-Sideris (2004), Lucchesi <i>et al.</i> (2021) e Silva (2022).
	Espaços isentos de atividades ilegais	Áreas isentas de tráfico de drogas e de prostituição.	Loukaitou-Sideris (2004).
Fiscalização	Sinalização dos moradores quanto à vigilância do bairro	Presença, nas vias públicas, de sinalização por parte dos moradores quanto à vigilância da via ou do bairro.	Jacobs (2011), Loukaitou-Sideris (2004).
	Policiamento e vigilância por guardas municipais e vigias	Policiamento no bairro por meio de guarda municipal e/ou serviço de segurança.	Loukaitou-Sideris (2004), Lucchesi <i>et al.</i> (2021).

Fonte: Autoria Própria, 2022.

Ao analisar o Quadro 1 exposto, nota-se que, de modo geral, são quatro os aspectos que podem ser analisados no ambiente construído com relação à percepção de segurança dos pedestres, inclusive das mulheres: circulação de pessoas, manutenção viária, atratividade do espaço urbano e fiscalização.

Estes quatro aspectos do espaço urbano elencados englobam os parâmetros mencionados e analisados pelos pesquisadores selecionados na literatura, com exceção da proposta da influência do desenho urbano e da conectividade das vias urbanas, já que é algo mais complexo a se modificar nas cidades, uma vez que estas já estão consolidadas,

principalmente tratando-se daquelas de médio e grande portes. Todavia, algumas características de desenho urbano e ordenamento do território foram consideradas de forma mais indireta, ao avaliar cada medida selecionada.

O primeiro aspecto do espaço urbano elencado, a “circulação de pessoas”, se refere justamente à presença de pessoas e à visibilidade do ambiente construído, no intuito de prevenir as “áreas desertas”, conforme Loukaitou-Sideris (2004).

Tal aspecto acaba se relacionando diretamente com o ordenamento do território e o processo de zoneamento nas cidades, uma vez que os bairros que apresentam uso do solo mais misto, com maior quantidade de comércio e serviços, geralmente tendem a apresentar maiores índices de caminhabilidade e maior movimentação de pessoas nessas áreas, durante a maioria dos períodos do dia. Neste sentido, com maior movimentação nas vias, os pedestres, inclusive as mulheres, tendem a se sentir mais seguros no espaço urbano.

O uso do solo misto, mediante tal perspectiva, está intrínseco no aspecto do espaço urbano de circulação de pessoas, sendo uma ideia extremamente relevante a se considerar quando se trata de caminhabilidade e segurança. Dovey e Pafka (2020) se referem ao uso do solo misto como um dos três componentes do “DMA urbano” que influenciam na caminhabilidade, além de densidade e acessibilidade, os quais agem de forma conjunta em complexas sinergias e interdependências.

Através desta compreensão, o aspecto de circulação de pessoas é composto por duas medidas específicas. A primeira, “Infraestrutura de mobilidade urbana em locais com circulação de pessoas”, se refere à análise da localização dos pontos de parada de ônibus, dos acessos ao metrô e das demais instalações de transporte público coletivo.

Desta maneira, esta medida focaliza na questão do transporte público, possuindo o objetivo de verificar se as instalações ou pontos de parada estão inseridos em áreas com frequente circulação de pessoas na maioria dos períodos do dia, ou seja, em locais mais estratégicos, que estejam próximos a comércio e serviços, havendo maior visibilidade e presença de pessoas, o que é considerado como uma análise ideal nesta medida.

A segunda medida específica do aspecto de circulação de pessoas, “Calçadas e travessias que promovam circulação de pessoas”, diz respeito a determinados locais do espaço urbano que proporcionam o efeito contrário à circulação de pessoas. Tais localidades são exemplificadas por Loukaitou-Sideris (2004) como vias sem saída, áreas diretamente defrontes a terrenos baldios e a edificações abandonadas ou subutilizadas, áreas sob viadutos ou pontilhões e passarelas (vias elevadas para pedestres).

Tais exemplos, em conformidade com as pesquisas de Loukaitou-Sideris (2004), acabam disseminando um aspecto negativo ao ambiente construído, proporcionando menor circulação de pessoas por entre as áreas próximas a estes elementos, o que ocasiona no aumento da percepção de insegurança, principalmente quando estão associados a outras questões, como escassa iluminação, falta de manutenção viária e de vigilância, dentre outras.

Assim, esta medida possui o intuito de localizar nos espaços públicos estudados estas “características urbanas negativas” citadas, associadas ao desenho urbano, em conjunto com os pontos comerciais e de serviços. Tal análise visa demonstrar que os mencionados locais pontuais repulsivos à segurança percebida, os quais acabam promovendo escassa circulação de pedestres em suas proximidades, podem ser qualificados e neutralizados através da presença de um uso do solo mais misto em seu entorno, com presença de comércio e serviços, no intuito

de incentivar a circulação de pessoas mesmo em locais próximos a estes “pontos negativos”, que estão presentes nas cidades brasileiras.

Neste sentido, o uso misto do solo pode atenuar tais problemáticas de desenho e de planejamento urbano, com relação à percepção de segurança e ao aumento dos índices de caminhabilidade, inclusive por mulheres. Um exemplo nítido que ilustra esta situação é a questão das vias sem saída, que propagam uma sensação de insegurança no pedestre (LOUKAITOU-SIDERIS, 2004), por serem fechadas em uma de suas extremidades.

No entanto, se a via sem saída for qualificada com uso do solo mais misto no decorrer de sua extensão, com pontos de comércio e de serviços, a mesma passa a apresentar maior movimentação de pessoas e, conseqüentemente, maior percepção de segurança.

Conforme o Quadro 1 anteriormente disposto, o segundo aspecto geral do espaço urbano, referente à mitigação da percepção de insegurança do pedestre, é a “manutenção viária”. Tal aspecto abrange duas medidas específicas de suma importância, levando em consideração a bibliografia utilizada: “iluminação adequada” e “vias limpas e em bom estado de conservação”. Dentre as oito medidas totais elencadas, a iluminação foi a mais citada e indicada para a interferência na segurança percebida de pedestres pelas pesquisas analisadas, ao verificar e comparar a quantidade de referências na bibliografia, através do Quadro 1.

Nesta perspectiva, a “iluminação adequada” é discutida, nas pesquisas sobre o tema, como uma das primeiras e mais importantes medidas a serem consideradas no objetivo de mitigar a percepção de insegurança de pedestres, uma vez que a iluminação pública pode diminuir ou aumentar a visibilidade dos pedestres no período noturno e, conseqüentemente, proporcionar maior reconhecimento sobre distâncias, o que proporciona maior percepção de segurança, de acordo com Painter (1996).

Deste modo, esta medida objetiva analisar a qualidade da iluminação viária, tendo em vista o tipo, o nível e a uniformidade, além da verificação da possibilidade de a iluminação existente ser obscurecida por árvores ou arbustos, o que interfere em sua abrangência.

Por outro lado, a medida “vias limpas e em bom estado de conservação”, que também compõe o aspecto geral de manutenção viária, é referente à análise e à correção das “janelas quebradas”, de Kelling e Coles (1997). Esta medida possui o intuito de avaliar e de localizar, nas áreas urbanas, a presença de lixo e entulho e de possíveis sinais de vandalismo, tais como pichação e janelas e portas quebradas ou violadas em muros e em edificações, mesmo se as mesmas não estiverem, necessariamente, em situação de abandono ou subutilização.

O terceiro aspecto do espaço urbano listado foi a “atratividade do espaço urbano”, sendo composto pelas medidas “fachadas ativas” e “espaços isentos de atividades ilegais”. O papel das fachadas ativas na melhoria da percepção de segurança pessoal de pedestres tem sido bastante estudado e apontado por pesquisadores e organizações, tratando-se de mais uma relevante medida traduzida dentre todas as ideias expostas.

A presença de fachadas ativas é analisada como uma característica muito benéfica para as vias urbanas, não somente no requisito de atratividade, como a própria nomenclatura de seu aspecto geral já especifica, mas precedente e principalmente por permitir a interação entre a edificação e a calçada, o que fornece maior permeabilidade visual ao pedestre sobre o ambiente construído ao seu redor, favorecendo sua percepção de segurança pessoal.

A medida específica sobre “espaços isentos de atividades ilegais” se refere à identificação e à análise dos “maus vizinhos” nas áreas urbanas, mencionados por Loukaitou-Sideris (2004), tratando-se, assim, da verificação sobre a presença de algum tipo de atividade

ilegal que ocorra frequentemente em endereços ou em determinados locais fixos de espaços públicos, como praças e parques urbanos.

Cabe enfatizar que a ocorrência de crimes ocasionais, que ocorrem aleatoriamente e de maneira inconstante pelo espaço urbano, não são considerados na análise desta medida, justamente por serem impermanentes, inconstantes e inesperados. Ressalta-se também que todos os tipos de crimes, inclusive os que ocorrem no espaço público, não podem ser solucionados apenas com medidas de planejamento urbano, uma vez que se tratam de problemáticas interligadas com inúmeros outros problemas sociais existentes.

Todas as medidas elencadas através da bibliografia contribuem apenas para a interferência na segurança pessoal de pedestres, não contribuindo, portanto, na alteração da ocorrência de crimes no espaço urbano, tendo em vista que a percepção de seguridade não se associa com o risco real de crimes acontecerem.

Neste pensamento, esta última medida mencionada contribui para a “atratividade do espaço urbano”, tornando-o menos ou mais convidativo e atrativo, bem como menos ou mais seguro perceptivelmente, pelo fato de haver ou não haver o conhecimento comum por entre a população, através de noticiários, por exemplo, de que determinado tipo de crime ocorre frequentemente na mesma localidade.

O quarto e último aspecto geral considerado, “fiscalização”, é composto pelas seguintes medidas específicas: “sinalização dos moradores quanto à vigilância do bairro” e “policiamento e vigilância por guardas municipais e vigias”. A primeira possui o objetivo de analisar a existência de determinadas sinalizações, como placas sinalizadoras que indicam ao pedestre sobre a vigilância da área urbana pelos seus próprios moradores ou comerciantes, o que ocasiona no aumento da percepção de seguridade, segundo Loukaitou-Sideris (2004).

A última medida específica elencada, a qual compõe o aspecto de fiscalização, se refere às práticas complementares estudadas por Loukaitou-Sideris (2004) e por Lucchesi *et al.* (2021), sobre a importância de haver maior policiamento e vigilância nos espaços públicos, pela presença de delegacias, guardas municipais, policiais e, até mesmo, vigias noturnos.

Em conformidade com a bibliografia estudada, mesmo que esta medida, assim como o seu aspecto geral como um todo, não seja exatamente associada ao planejamento urbano, contribui muito para a percepção de seguridade do pedestre, através da consolidação de uma consciência sobre a presença constante de uma fiscalização estratégica, seja mediante policiais, guardas ou vigias, como esta última medida sugere, ou por meio da própria população.

À vista do apresentado, os quatro aspectos do espaço urbano e as oito medidas específicas buscaram traduzir e sintetizar as ideias e os conceitos estudados na bibliografia selecionadas em ações de planejamento urbano, capazes de modificar a percepção de seguridade dos pedestres, inclusive das mulheres e de facilitar a tomada de decisões pelos gestores do espaço público.

4 CONCLUSÃO

A pesquisa apresentou como principal contribuição teórica/metodológica, através da análise de bibliografia, a seleção de uma série limitada de medidas específicas de planejamento urbano, que são capazes de mitigar a percepção do pedestre quanto à sua segurança pessoal quanto à criminalidade. Tal mitigação é fundamental para que o espaço urbano obtenha maior

atratividade para se caminhar, contribuindo com o aumento dos índices de caminhabilidade nas cidades brasileiras.

Neste sentido, uma maior percepção de segurança dos pedestres, inclusive das mulheres, ao promover o aumento da caminhabilidade, acarreta, portanto, no comprometimento direto ao desenvolvimento sustentável das cidades, ao incentivar o modo de transporte a pé. Este incentivo ao pedestre tem o intuito de reduzir o uso do automóvel, principalmente quando o mesmo é utilizado apenas como precaução de segurança pessoal em determinadas situações, sendo essa a contribuição ambiental da pesquisa.

Por possuírem maior percepção de insegurança pessoal no ambiente construído, a mobilidade urbana das mulheres é caracterizada por comportamentos restritivos, de acordo com o estudado. Assim, a busca pela garantia do direito das mulheres à cidade e à mobilidade urbana com maior segurança percebida, assim como para os pedestres de outros gêneros, se insere na maior contribuição social da pesquisa.

Cabe enfatizar que, conforme mencionado anteriormente, a percepção de segurança subjetiva não possui relação com o risco real de ocorrência de crimes no espaço público, ao considerar que se vinculam a problemáticas sociais extremamente complexas.

Mesmo que determinadas estratégias de planejamento urbano consigam minimizar não somente a percepção de segurança, como também o risco real de crimes no espaço urbano, verifica-se que não há maneiras de se prevenir totalmente ocorrências criminosas apenas com as medidas estudadas.

Para esta finalidade, é necessário, em conjunto com tais medidas, um amplo trabalho de conscientização, educação e fiscalização, por parte do poder público para com a população, além de todo um processo de busca pela redução das desigualdades sociais existentes, o que configura como algo extremamente complexo de ser solucionado e a longo prazo.

Todavia, este artigo contribui para a literatura existente por gerar um seletivo conjunto de medidas mais singulares de planejamento urbano, capazes de auxiliar na tomada de decisão para que as cidades sejam perceptivelmente mais seguras, convidativas e caminháveis, principalmente para as mulheres.

Tais questões são essenciais tratando-se do Sul Global, ao considerar que são poucas as pesquisas existentes sobre esta temática e ao levar em conta os altos índices de mulheres vítimas de violências, crimes e importunações em espaços públicos, ao caminhar.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BUERGER, Michael E.; COHN, Ellen G.; PETROSINO, Anthony J. Defining the “Hot Spots of Crime”: Operationalizing Theoretical Concepts for Field Research. **Crime and Place** (ECK, J.; WEISBURD, D., eds.), Willow Tree Press, Monsey, NY, 1995, p. 237-257.

CARBONARI, Flávia; LIMA, Renato Sérgio de. Cidades seguras. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana**, 2016, p. 85-106.

CARTER, Miranda. Gender Differences in Experience with and Fear of Crime in Relation to Public Transport. **Research on Women’s Issues in Transportation: Transportation Research Board Conference Proceedings 35**, National Academies, v. 2, n. 1, 2004, p. 100.

CECCATO, Vania; LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. Fear of sexual harassment and its impact on safety perceptions in transit environments: a global perspective. **Violence against women**, v. 28, n. 1, 2022, p. 26-48.

CECCATO, Vania. Women's transit safety: making connections and defining future directions in research and practice. **Crime Prevention and Community Safety**, v. 19, 2017, p. 276-287. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41300-017-0032-5>

CLIFTON, Kelly J.; LIVI, Andréa, D. Gender Differences in Walking Behavior, Attitudes About Walking, and Perceptions of the Environment in Three Maryland Communities. **Research on Women's Issues in Transportation: Transportation Research Board Conference Proceedings 35, National Academies**, v. 2, n. 1, 2004, p. 79.

CROFT, Peter; ELAZAR, Noha; LEVASSEUR, Michael. **Guide Information for Pedestrian Facilities**. Sidney, Austrália: Austroads, 2013.

DOVEY, Kim; PAFKA, Elek. What is walkability? The urban DMA. **Urban Studies**, v. 57, n. 1, 2020, p. 93-108. DOI: <https://doi.org/10.1177/0042098018819727>

HONG, Jinhyun; CHEN, Cynthia. The role of the built environment on perceived safety from crime and walking: examining direct and indirect impacts. **Transportation**, v. 41, n. 6, p. 1171-1185, 2014.

ITDP BRASIL. **Índice de Caminhabilidade 2.0**: Ferramenta. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. 2019, 66 p. Disponível em: < https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/Caminhabilidade_Volume-3_Ferramenta-ALTA.pdf > Acesso em: 23/08/2022.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011, 3 edição, 532 p.

KELLING, George L.; COLES, Catherine M. **Fixing Broken Windows: Restoring Order and Reducing Crime in Our Communities**. Touchstone, New York, 1997, 336 p.

LIZÁRRAGA, Carmen; MARTÍN-BLANCO, Cathaysa; CASTILLO-PÉREZ, Isabel; CHICA-OLMO, Jorge. Do University Students' Security Perceptions Influence Their Walking Preferences and Their Walking Activity? A Case Study of Granada (Spain). **Sustainability**, v. 14, n. 3, 2022, p. 1880.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. Is it safe to walk here?. **Research on Women's Issues in Transportation: Transportation Research Board Conference Proceedings 35, National Academies**, v. 2, n. 1, 2004, p. 102-112.

LOUKAITOU-SIDERIS, Anastasia. What is blocking her path? Women, mobility, and security. **Women's Issues in Transportation: Summary of the 4th International Conference**. Washington, DC: The National Academies, v. 1, 2011, p. 103-121. DOI: <https://doi.org/10.17226/22901>

LUCCHESI, Shanna Trichês et al. The role of security and walkability in subjective wellbeing: A multigroup analysis among different age cohorts. **Research in Transportation Business & Management**, v. 40, 2021, p. 100559. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100559>

NEWMAN, Oscar. **Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design**. MacMillan Company, New York, v. 2, 1972.

NOURANI, Farid; ANTONELLO, Sérgio Luis; GOVONE, José Silvio. VITIMIZAÇÃO DE ESTUDANTES UNIVERSITÁRIOS EM SUA MOBILIDADE URBANA EM RIO CLARO, SÃO PAULO. **Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia**, v. 17, n. 1, 2019, p. 175-195.

PAINTER, Kate. The influence of street lighting improvements on crime, fear and pedestrian street use, after dark. **Landscape and Urban Planning**, v. 35, 1996, p. 193-201.

RADER, Nicole E. The Threat of Victimization: A Theoretical Reconceptualization of Fear of Crime. **Sociological Spectrum**, v. 24, n. 6, 2004, p. 689-704.

SAATY, Thomas Lorie. **Método de Análise Hierárquica**. Tradução de Wainer da Silveira e Silva. São Paulo: McGraw-Hill Publisher, Makron, 1991, 367 p.

SHERMAN, Lawrence W. Hot Spots of Crime and Criminal Careers of Places. **Crime and Place** (ECK, J.; WEISBURD, D.; eds.), Willow Tree Press, Monsey, NY, 1995, p. 35-52.

SILVA, Otávio Henrique da. **Proposta de modelo para avaliação de espaços para pedestres quanto à percepção de segurança**. 2022. 180 f. Tese (Doutorado em Engenharia Urbana) – Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

TAYLOR, Ralph B.; GOTTFREDSON, Stephen D.; BROWER, Sidney. Block Crime and Fear: Defensible Space, Local Social Ties, and Territorial Functioning. **Journal of Research in Crime and Delinquency**, v. 21, 1984, p. 303-331.

WILSON, James Q.; KELLING, George L. **Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety**. Atlantic Monthly, v. 249, n. 3, 1982, p. 29-38.