

SELEÇÃO DE MEDIDAS PARA AUMENTO DA SEGURANÇA PESSOAL NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Felipe Brum de Brito Sousa
Consórcio Univas

RESUMO

Este artigo trata sobre a segurança pessoal no transporte coletivo, assunto de importância nos últimos anos frente ao aumento do índice de criminalidade no país e no mundo e ao crescimento do sentimento de medo da população. A partir da apresentação de dados sobre o atual estágio da segurança do transporte público na cidade de Porto Alegre e de estudos realizados em outras capitais do país, é realizada uma revisão bibliográfica sobre medo e sua influência no grau de mobilidade das pessoas, sendo descrito o “círculo vicioso da insegurança”. Mostra-se como organizar e gerenciar informações sobre segurança pessoal no transporte coletivo, exemplificando critérios de classificação de informações e modos de coleta de dados. É sugerida uma extensa lista de medidas para o aumento da segurança, destacando as vantagens e desvantagens de cada medida. Por fim, é proposto o “círculo virtuoso da segurança” pessoal no transporte coletivo.

ABSTRACT

This paper is focused on the issue of personal security in public transport, a topic of utmost concern over the last years due to the increase in criminality rates and growth of the population's sense of fear in Brazil and elsewhere. It starts by depicting data on the current stage of security on the public transport in the city of Porto Alegre and studies carried through in other capitals of the country, Brazil. Based on a literature review on fear and its influence on personal mobility, a vicious circle of security is proposed. The paper also addresses the organization and management of information on personal security in the public transport, presenting criteria for classifying information and methods for data collection. It suggests an extensive list of measures to increase personal security on public transport, highlighting the advantages and disadvantages of each measure. Finally, the virtuous circle of security in the public transport is considered.

1. INTRODUÇÃO

Na atualidade, o transporte público urbano brasileiro apresenta níveis de demanda bem abaixo dos picos históricos observados na década passada (NTU, 2009). No momento, o setor trabalha com uma quantidade de passageiros transportados 26% abaixo dos resultados observados em 1995, quando foi verificado o melhor desempenho setorial no período pós-real (NTU, 2005; NTU, 2009).

É observado um aumento gradativo do uso de automóveis e motocicletas nas grandes cidades brasileiras, o que ocasiona problemas de mobilidade caracterizados pelos longos congestionamentos, pelo elevado tempo de viagem no sistema de transporte coletivo, pelos acidentes de trânsito e pela poluição (CNT, 2005). Ao mesmo tempo, como consequência de problemas econômicos e sociais, cresce o índice de criminalidade e de violência no país, criando um sentimento generalizado de insegurança na população urbana. O medo e a insegurança reduzem o grau de mobilidade no espaço urbano e por consequência diminuem ainda mais o uso do transporte coletivo.

Atualmente no Brasil, a segurança é considerada o problema de maior gravidade do transporte coletivo, principalmente pelas classes B, C e D, que são as maiores usuárias. Nas cidades mais populosas onde a necessidade de deslocamento é superior, ainda maior é a preocupação com a violência (NTU, 2006).

Nesse cenário, é preciso garantir um incremento da segurança oferecida nos sistemas de transporte coletivo do país, como aliado no combate à crise e à competição com o transporte individual. Além disso, trata-se de um grande incentivo para o aumento do grau de

mobilidade da população, contribuindo enormemente para a melhoria da qualidade de vida. Muito tem sido comentado sobre o assunto, contudo não existem estudos sistemáticos para auxiliar no enfrentamento do problema.

2. SEGURANÇA PESSOAL NO TRANSPORTE COLETIVO BRASILEIRO

Desde 2001, Sousa *et al.* (2001) já haviam destacado em pesquisa realizada no sistema de transporte coletivo de Porto Alegre que a segurança tratava-se do atributo mais valorizado pelos usuários. Em recente pesquisa realizada pela Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre - EPTC (2006), a segurança pública confirma-se claramente como o macro-atributo mais importante para os usuários de ônibus de Porto Alegre, com 35,1% das ponderações, apresentando peso praticamente três vezes superior ao segundo macro-atributo mais importante (ver Figura 1).

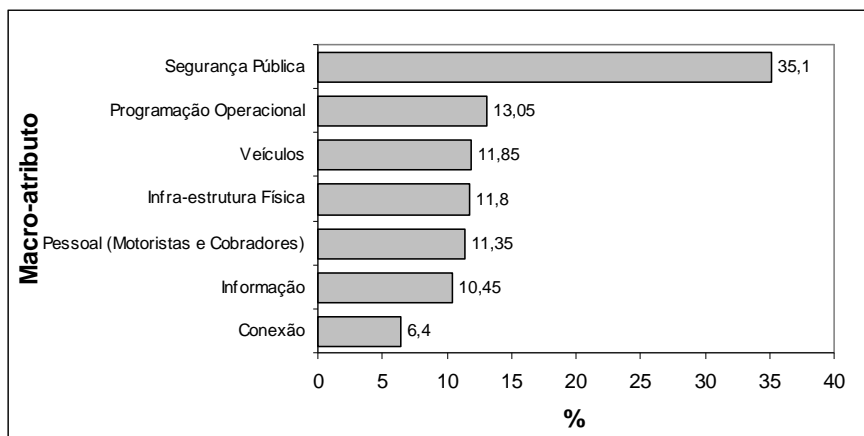


Figura 1: Macro-atributos mais importantes para os passageiros de Porto Alegre.

Ao mesmo tempo que a preocupação dos passageiros com sua segurança aumentou, cresceu o índice de criminalidade no sistema de transporte coletivo da cidade. Conforme levantamento realizado pela EPTC (2006a), de 2003 a 2005 o número de assaltos a ônibus cresceu 51% na cidade de Porto Alegre, chegando a números nunca antes alcançados (ver Figura 2).

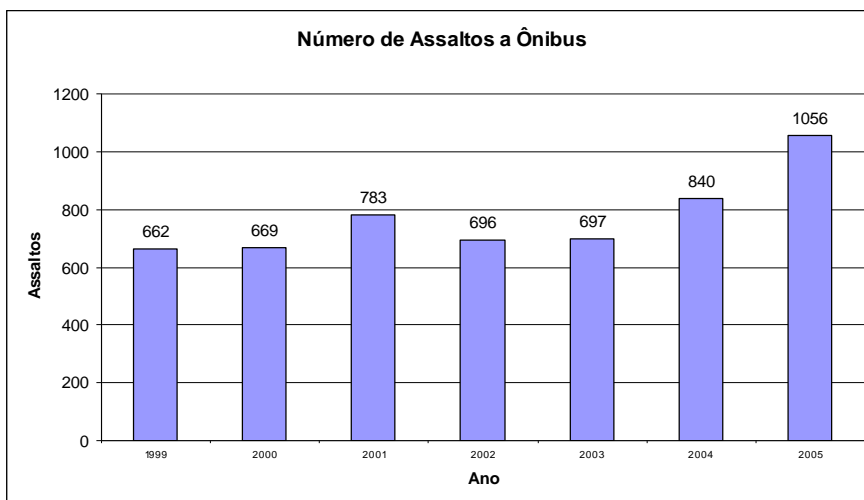


Figura 2: Evolução do número de assaltos a ônibus em Porto Alegre.

Nas demais cidades do país a situação não é diferente, contudo são poucos os estudos e publicações sobre o assunto. As empresas operadoras, polícias e órgãos gestores locais evitam o registro e a divulgação dos números de assaltos, para evitar o aumento da sensação de insegurança dos usuários, o que diminuiria ainda mais o uso dos sistemas de transporte público.

Carvalho (2002), preocupado com a alta incidências de assaltos aos ônibus de Belo Horizonte, realizou um estudo de georeferenciamento das ocorrências, de forma a facilitar o trabalho das polícias, empresas operadoras e órgão gestor, criando metas a serem alcançadas. Pessoa e Lima Neto (2004) realizaram estudo sobre a ocorrência de assaltos no sistema de transporte público na região metropolitana de Recife – PE, avaliando a percepção dos diversos agentes envolvidos e analisando as políticas e tecnologias que vêm sendo adotadas para resolver o problema.

Gomes (2003) aborda a situação da violência urbana na cidade do Rio de Janeiro, como forma de entendimento do processo de segregação sócio-espacial nas grandes metrópoles. É ressaltada a restrição de mobilidade na cidade: na classe média e alta, devido ao medo do crime e do tráfico, e; na classe baixa, motivada pela estigmatização sendo, muitas vezes, considerados como bandidos. Inoue e Paes-Machado (2009), analisam a situação dos assaltos a ônibus na Bahia, verificando sua consequência nas relações de trabalho e de saúde dos rodoviários (motoristas e cobradores). Eles observaram que ao ocorrerem os assaltos, as empresas adotam procedimentos que responsabilizam e vitimizam os rodoviários.

Terribili Filho e Quaglio (2005) realizaram estudo tratando sobre a realidade do estudante noturno na cidade de São Paulo. Eles constataram que a questão da segurança pública, principalmente no sistema de transporte da cidade, impacta a motivação do estudante em frequentar a instituição de ensino, e, conseqüentemente, sua assiduidade, seu aprendizado e a aquisição de conhecimentos.

3. MEDO E MOBILIDADE

Segundo Cozens *et al.* (2003), os infratores ao realizarem uma ação criminosa a fazem partindo de uma escolha racional, avaliando as oportunidades e riscos existentes. Alguns motivos justificam o fato do transporte coletivo ser considerado um local de risco:

- envolve um grande número de pessoas estranhas, unidas por pequenos períodos de tempo (Cozens *et al.*, 2003);
- possui um itinerário definido, entradas/saídas e tempos conhecidos, sendo possível escolher a vítima e o local do crime (Cozens *et al.*, 2003; TRB, 2002);
- mistura pessoas de diversas características, e pessoas “demograficamente de grande risco para o crime”, como adolescentes, homens desempregados, e pessoas de baixo nível sócio-econômico (Cozens *et al.*, 2003);
- “anda solto” sendo difícil de ser monitorado (Guedes, 2003);
- existem trabalhadores que manipulam dinheiro, fazem deslocamentos, atuam sozinhos, durante a noite e em áreas perigosas, podendo ainda ser usados como meio de fuga (Paes-Machado e Levenstein, 2002);
- é difícil de policiar, pois o patrulhamento pode colocar em risco a vida de todos (Paes-Machado e Levenstein, 2002).

Conforme TRB (1998), um dos principais desafios nos sistemas de transporte público é a redução do medo. O medo do crime gera o que pode ser chamado de desigualdade ou restrição de tempo e espaço, onde as pessoas acabam limitando seus deslocamentos a determinados horários e locais (Whitley e Prince, 2005; Cozens *et al.*, 2003). Sendo que a redução de uso acontece principalmente em períodos fora de pico (TRB, 1998).

A restrição de mobilidade cria conseqüências negativas no comportamento e nos relacionamentos afetivos das pessoas, impactando em sua saúde mental (Whitley e Prince, 2005). Ainda, a ausência de circulação de pessoas no ambiente residencial pode resultar em retrocesso dos chamados “olhos da rua”, o que contribui em muito para o policiamento (Cozens *et al.*, 2003).

Mulheres, idosos, e pessoas com problemas mentais, tais como ansiedade e depressão, possuem mais medo do crime, principalmente se forem de baixa renda e existirem crianças pequenas em seu meio. As crianças são forçadas a permanecer mais dentro de casa, o que gera ainda mais problemas familiares (Whitley e Prince, 2005).

Neste cenário, o imaginário sobre a violência tende a ficar superestimado (Guedes, 2003). Pesquisas indicam que a percepção de segurança dos passageiros não está relacionada com a atual quantidade de crimes, mas com a avaliação pessoal da desordem pública. A percepção de desordem varia de passageiro para passageiro sendo muito difícil de medir (TRB, 1998). Na Figura 3, está mostrado o denominado “círculo vicioso da insegurança”, mostrando que quanto maior o medo da população menor será a mobilidade, ocasionando problemas de saúde, e aumento da criminalidade.

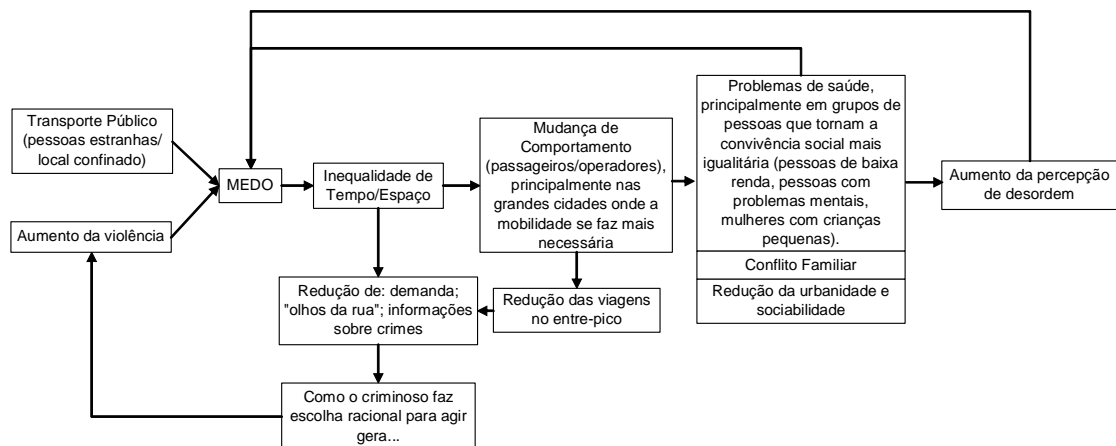


Figura 3: Círculo vicioso da insegurança pública no transporte coletivo urbano.

Por estarem expostos a situações extremas, passageiros e operadores podem sofrer problemas psicológicos, provocando ansiedade, transtorno do medo e conflitos de identidade. Este medo também é partilhado pela família dos trabalhadores que vivem sob tensão. Neste ambiente, há um pensamento que os operadores não devem chamar a atenção dos passageiros, para não caírem no desagrado, sofrerem represália ou serem fisicamente agredidos (Paes-Machado e Levenstein, 2002).

A violência prejudica a identificação do funcionário rodoviário com o trabalho, aumentando a impressão de perda de controle. Isto é fortemente verificado no momento que o assaltante rende a tripulação e os ocupantes, chamando para si a responsabilidade. O motorista passa da posição de condutor para conduzido, e o cobrador passa a ser visto segundo um estereótipo negativo ou ambíguo, colocando em cheque sua responsabilidade e honra pessoal (Paes-Machado e Levenstein, 2002).

Quanto aos criminosos, estes trabalham para criar a ilusão da morte, por meio da atuação agressiva para obter o consentimento da vítima (Wright and Decker, 1997 apud Paes-Machado e Levenstein, 2002). Quanto mais os assaltantes controlam seu medo e pânico, mais sabem distinguir nas vítimas reações confusas de ameaças reais (Paes-Machado e Levenstein, 2002). Contudo, muitas vezes entre a intenção do infrator e o resultado há dificuldades, que acaba criando finais desastrosos (Paes-Machado e Levenstein, 2002).

4. ORGANIZANDO INFORMAÇÕES SOBRE SEGURANÇA PESSOAL

Para que seja possível a identificação, gerenciamento e mitigação das ameaças é imprescindível um fluxo eficiente de informações (TRB, 2002), de forma a dar subsídios para escolha das melhores medidas a serem aplicadas em cada caso. É preciso saber quais informações ou critérios de avaliação devem ser analisados para se obter o melhor diagnóstico da segurança, assim como a forma de coletar essas informações.

4.1. Critérios usados para diagnóstico da criminalidade

O conteúdo e o formato da informação sobre segurança determinam as medidas a serem usadas e o impacto na expectativa dos passageiros (TRB, 1998). Existem diferenças sobre os critérios de agrupamento das informações utilizados pelos diversos estudos para diagnóstico de segurança no transporte coletivo.

TRB (1998) propõe um primeiro critério que considera componentes críticos de segurança: número e tipo dos incidentes; localização e horário dos incidentes; e condições no local dos incidentes. Este mesmo estudo sugere um segundo critério baseado em grupos de crimes: crimes de qualidade de vida, como embriaguez, vandalismo e desordem de conduta, ofensas e uso de drogas; crimes de propriedade, furtos e roubos, incluindo “bater carteira”, roubo de bolsas, evasão e incêndio, e; crimes violentos, abrangendo homicídios, assaltos e estupros.

O estudo de Clok e Lindau (2003) propõe outro critério centrado nas três dimensões que influenciam a ocorrência do crime que são o entorno físico, o contexto social, e o tempo de exposição. A pesquisa realizada por Cozens *et al.* (2003) utilizou um critério regido por categorias, são elas: nível econômico; localização geográfica; fator físico e de segurança; frequência do serviço; e quantidade de passageiros. O trabalho de Paes-Machado e Levenstein (2002) empregou um indicador bastante interessante para diagnóstico da criminalidade, este é baseado no valor monetário do prejuízo causado pelos crimes.

4.2. Formas de coletar informações sobre segurança

Após a definição das informações que devem ser coletadas é preciso definir a ferramenta utilizada para coleta dessas informações. Na bibliografia existe um grande número de formas propostas para coleta de informações, são elas:

- entrevistas pessoais, grupos focados e observação (Whitley e Prince, 2005);
- grupos focados utilizando fotos (Guedes, 2003);
- aplicação de questionários e filmagem (Cozens *et al.*, 2003);
- cruzar dados estatísticos de ocorrências com a percepção dos usuários (Guedes, 2003);
- relatos da atividade de patrulhamento, dos funcionários das empresas operadoras, e dos passageiros (TRB, 1998).

5. MEDIDAS UTILIZADAS PARA AUMENTO DA SEGURANÇA PESSOAL

Na literatura existe uma lista de medidas sugeridas para aumento da segurança no transporte coletivo. Essas medidas podem ser divididas basicamente em três grandes grupos: medidas preventivas do crime, ou medidas que desencorajam as ações criminosas (ver Tabela 1); medidas preparatórias para o enfrentamento do crime, são aquelas que não evitam a sua ocorrência, contudo auxiliam a suportá-la (ver Tabela 2), e; medidas reativas ao crime, que objetivam combater as ações criminosas durante sua execução (ver Tabela 3).

Tabela 1: Medidas preventivas do crime.

Medida	Vantagem	Desvantagem
Instalação de circuitos de TV (Whitley e Prince, 2005; Guedes, 2003).	Criação do sentimento de vigilância constante; baixo custo.	Sujeito à depredação.
Design de projeto (Cozens et al., 2003; TRB, 1998; Clock e Lindau, 2003).	Limitação de acessos; aumento da visibilidade e acessibilidade.	Pode exigir elevado custo para execução do projeto, com uso de estruturas e materiais caros.
Realidade virtual interativa (Cozens <i>et al.</i> , 2003).	Simulação de situações possibilitando melhorar a vigilância, definir fronteiras, e manter a imagem positiva do empreendimento, podendo diminuir também o vandalismo e a evasão que causam insegurança.	Requisição de estrutura de software e técnicos preparados para utilização.
Intervenções que encorajem o movimento no tempo e no espaço (passes livres para populações vulneráveis, iniciativas de segurança nas comunidades locais, atividades religiosas) (Whitley e Prince, 2005).	Melhoria da inclusão social, da mobilidade e da qualidade de vida das populações mais humildes.	Alto custo na tarifa e prejuízo com depredações no caso do passe livre.
Melhorar a iluminação (Cozens et al., 2003; Guedes, 2003).	Melhoria da visibilidade, fazendo com que o criminoso sinta-se vigiado.	Depredação, necessitando manutenção freqüente.
Abrigos transparentes (Cozens et al., 2003).	Aumento da visibilidade de quem está no abrigo, desencorajando o crime.	Alto custo, e estão sujeitos à depredação, dependendo do material empregado.
Campanhas de incentivo à sociabilidade e urbanidade (Guedes, 2003).	Redução da criminalidade, e aumento da urbanidade da população o que melhora a qualidade de vida.	Requisição de grande mobilização e conscientização da população abrangida, o que é bastante difícil na atual sociedade individualista.
Redução do tempo de espera (Clock e Lindau, 2003).	Diminuição do tempo de exposição ao crime; melhora a qualidade do sistema de transporte.	Aumento do custo de operação; não resolve o problema da criminalidade; incentivo à redução dos “olhos da rua”.
Patrulhas em determinados horários, dias e bairros (Clock e Lindau, 2003).	Aumento do sentimento de segurança da população; criminoso sente-se vigiado.	Geração de reações desastrosas durante ações criminosas.

Tecnologias de segurança (bilhetagem eletrônica, controle de acessos, detectores de presença) (TRB, 1998).	Bilhetagem eletrônica – redução da existência de dinheiro no veículo e da evasão, fornece informações de fluxo de passageiros e arrecadação; Controle de acessos – limitação do acesso de estranhos. Detectores de presença – identificação de estranhos em locais de risco.	Altos custos de implantação; podem sofrer depreciação exigindo manutenção constante.
Utilização de cães (TRB, 2002a)	Suporte em eventos especiais ou no controle de multidões; Proteção dos guardas; Provê forte símbolo de segurança. Identificação de narcóticos e explosivos; Realização de patrulha e detecção simultaneamente.	Grande investimento inicial; Dificuldade e alto custo para encontrar bons cães; Dificuldade para selecionar o treinador correto; Investimentos de longo prazo para obtenção de resultados.
Bom atendimento (Guedes, 2003)	Transmissão de sentimento de vigilância e prestatividade.	Investimento em treinamento.
Retirada dos painéis de propaganda da traseira dos ônibus (Paes-Machado e Levenstein, 2002)	Aumento da visibilidade.	Redução dos ganhos com publicidade.
Efetivo policial exclusivo para vigilância dos coletivos (Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Especialização da vigilância no transporte coletivo; desencoraja ações dos criminosos nos coletivos.	Alto custo para manutenção do serviço.
Design interno do ônibus (Clok e Lindau, 2003).	Aumento da visibilidade interna do veículo	Alto custo de chassi e possível perda de capacidade do veículo.

Tabela 2: Medidas preparatórias para enfrentamento do crime.

Medida	Vantagem	Desvantagem
Preparo da tripulação para situações de risco, evasão, intimidação e alcoolismo (Guedes, 2003; TRB, 1998; Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Transmissão de maior segurança para usuários; dificulta a ocorrência de conflitos dentro do veículo.	Investimento em treinamento.
Treinar polícia para comportamento de desordem (TRB, 1998).	Maior eficiência das ações; redução do número de mortes e feridos em ações criminosas.	Dispêndio de dinheiro e tempo com treinamentos.
Materiais com tecnologia de segurança (como “paredes e placas de sacrifício” para grafite) (TRB, 1998).	Preços inferiores a sistemas inteligentes; Baixo custo de manutenção; reduzem o sentimento de desordem.	Custo superior aos materiais convencionais durante a implantação.
Reuniões entre órgãos gestores, polícia e operadores (TRB, 2002).	União de esforços; redução de desperdícios com ações; maior número de informações.	-
Utilização de sistemas de denúncia (TRB, 2002).	Recebimento maior e mais completo de informações.	Investimento para implantação, divulgação e manutenção do serviço.
Acompanhamento psicológico dos rodoviários (Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Melhoria da qualidade de trabalho e de vida dos rodoviários; melhor atendimento aos passageiros; Redução de doenças.	Incremento de custo para as empresas operadoras.
Campanhas educativas sobre direitos e deveres dos rodoviários (Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Melhoria da qualidade de trabalho e de vida dos rodoviários; melhor atendimento aos passageiros.	-
Debate público qualificado sobre violência e insegurança (Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Maior número de informações sobre o assunto; ações conjuntas de diversas áreas da sociedade.	Possibilidade de aumento da insegurança da população em algumas situações.

Uso de cofres.	Redução do dinheiro circulante no caixa do veículo.	-
Tecnologias de segurança (bilhetagem eletrônica) (TRB, 1998).	Bilhetagem eletrônica – redução da existência de dinheiro no veículo e da evasão.	Altos custos de implantação; podem sofrer depredação exigindo manutenção constante.
Privatização da segurança pública, transferindo recursos financeiros e materiais das empresas operadoras para a polícia (Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Aumento da capacidade de vigilância; melhoria dos equipamentos.	Maior custo para empresas operadoras, podendo afetar a tarifa.

Tabela 3: Medidas reativas ao crime.

Medida	Vantagem	Desvantagem
Ação policial (Clok e Lindau, 2003; Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Prisão ou rendição dos criminosos.	Abordagens e revistas constituem transtornos para os usuários (perda de tempo e desrespeito). O conflito de policiais e infratores aumenta o medo e o pânico.
Sistema de informações para emergências (radio, interfonia, alarmes sonoros e luminosos) (TRB, 1998; Clok e Lindau, 2003; Paes-Machado e Levenstein, 2002).	Fornecimento de informações, possibilitando ação policial após o crime evitando o conflito com criminosos na presença das vítimas.	Pode aumentar a violência por parte dos criminosos pelo conhecimento desses recursos.
Circuitos fechados de televisão (TRB, 1998).	Visualização em tempo real e filmagem dos crimes.	Sujeito à depredação, e alto custo de implantação de central de monitoramento.
Utilização de cães (TRB, 2002a).	Rastrear pessoas, como crianças perdidas; Localizar vítimas de incêndio, terremotos e outros desastres naturais; Perseguir pessoas que ameaçam a segurança; Criminosos reduzem a resistência durante apreensão; Em buscas, um cão equivale à 4 oficiais.	Grande investimento inicial; É difícil e caro encontrar bons cães; É difícil selecionar o treinador correto; Requer investimentos de longo prazo para obtenção de resultados.

Após a descrição das medidas para aumento da segurança pessoal, busca-se chegar ao chamado “círculo virtuoso da segurança”, conforme esquema apresentado na Figura 4. Onde ao contrário do círculo vicioso, ocorre a redução do sentimento de medo e de desordem pública. Este fato gera o aumento da mobilidade no tempo e no espaço, aumentando os “olhos da rua”, o que desencoraja a ação dos criminosos. Todo este contexto contribui para melhoria da qualidade de vida da população, para redução dos problemas psicológicos, e para o aumento da sociabilidade.

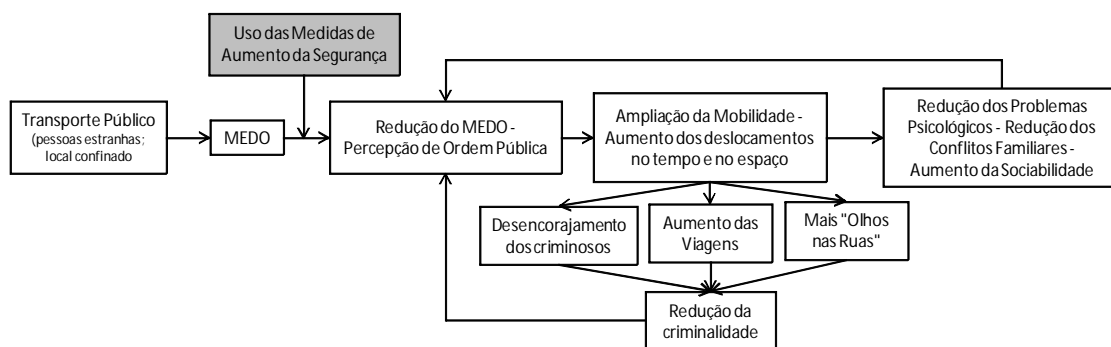


Figura 4: Círculo virtuoso da segurança pública no transporte coletivo urbano.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar da segurança pública ser um assunto bastante comentado atualmente em todo o mundo, durante a revisão bibliográfica foi possível constatar uma escassez de estudos abrangendo o tema no transporte coletivo urbano. Por isso, este trabalho buscou realizar um breve panorama, como forma de incentivar a produção de novos estudos sobre o assunto. Busca-se aqui desmistificar a idéia de impotência sobre a criminalidade e sobre a insegurança nos sistemas de transporte coletivo, colocando-se em pauta teorias que explicam: a geração da insegurança e do medo; as formas de gerenciar e processar informações sobre segurança, e; a utilização de medidas para o aumento da segurança pessoal.

Conhecendo-se melhor como a criminalidade e a insegurança é gerada, e qual a consequência disto no padrão de mobilidade das pessoas, é possível atuar de forma a recuperar os passageiros perdidos nos sistemas de transporte público, e por consequência fomentar uma maior qualidade de vida na sociedade atual e nas gerações futuras. Envolvendo neste processo todos os atores interessados (empresas operadoras, rodoviários, comunidades, polícia e governo) certamente é possível alcançar bons resultados. O uso de novas tecnologias também contribui em muito neste caminho.

Como o Brasil será sede da Copa do Mundo de 2014, ações que garantam a segurança pessoal e que incentivem o uso dos meios de transporte coletivo são essenciais. Aconselha-se, em trabalhos posteriores, a utilização das medidas sugeridas aqui, analisando a influência do uso de cada uma delas na redução da criminalidade e no grau de percepção de segurança dos passageiros. Dessa forma, é possível identificar qual medida é mais eficaz para cada tipo de situação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Carvalho, A. (2002) *O Geoprocessamento como Recurso para Análise das Ocorrências em Linhas de Ônibus Urbanos em Belo Horizonte – um estudo de caso*. Monografia (Especialização). Departamento de Cartografia. Universidade Federal de Minas Gerais.
- Clok, A. e Lindau, L. A. C. (2003) *Ações para melhorar a segurança contra a violência no sistema de ônibus urbano*. [on line] disponível na internet via: <http://www.antp.org.br>. Capturado em 10/08/2006.
- CNT (2005) *Instrumento de Priorização Efetiva do Transporte Público*. Revista CNT, Novembro de 2005. [on line] disponível na internet via: <http://www.cnt.org.br>. Capturado em 12/12/2005.
- Cozens, P.; R. Neale; J. Whitaker e D. Hillier (2003) Managing crime and the fear of crime at railway stations – a case study in South Wales (UK). *International Journal of Transport Management* 1, pg. 121-132 [on line] disponível na internet via: <http://www.elsevier.com/locate/traman> . Capturado em 20/06/2006.

- EPTC (2006) *Pesquisa de Satisfação com Usuários do Transporte Coletivo de Porto Alegre*, 2006. Relatório de resultados.
- EPTC (2006a) *Pesquisa de levantamento de assaltos no transporte coletivo urbano*. Informações repassadas.
- Gomes (2003) Sonhos Urbanos e Pesadelos Metropolitanos: violência e segregação na cidade do Rio de Janeiro. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. Vol. VII, núm. 146(131).
- Guedes, C. (2003) *Sinalizadores de segurança no transporte público na percepção dos usuários*. [on line] disponível na internet via: <http://www.antp.org.br>. Capturado em 15/08/2006.
- Inoue, S. R. V. e Paes-Machado (2009) Encontros perigosos: criminalidade violenta penetrando no ambiente de trabalho de rodoviários. *Anais do XIV Congresso Brasileiro de Sociologia - Sociologia: Consensos e Controvérsias*. Rio de Janeiro (RJ).
- NTU (2005) *Anuário NTU – 2004/2005* [on line] disponível na internet via: <http://www.ntu.org.br>. Capturado em 23/09/2006.
- NTU (2006) *Pesquisa de Mobilidade da População Urbana*, 2006 [on line] disponível na internet via: <http://www.ntu.org.br>. Capturado em 24/09/2006.
- NTU (2009) *Anuário NTU – 2008/2009* [on line] disponível na internet via: <http://www.ntu.org.br>. Capturado em 26/09/2009.
- Paes-Machado, E. e C. Levenstein (2002) *Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 18(5):1215-1227, set-out [on line] disponível na internet via: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v18n5/10994.pdf> . Capturado em 15/10/2006.
- Pessoa, R. C. e Lima Neto, O. C. C. (2004) Análise da Violência no Transporte Coletivo por Ônibus na Região Metropolitana do Recife. *Relatório de Dissertação, Anais do XVIII Anpet*, Florianópolis.
- Terribili Filho, A. ; Quaglio, P. (2005) *O cenário urbano para o estudante do ensino superior noturno na cidade de São Paulo: triste realidade ou palco de heróis?* Millenium (Viseu), Viseu - Portugal, v. 31, p. 74-87.
- TRB – Transportation Research Board (1998) *Transit Security Handbook* [on line] disponível na internet via: <http://www.trb.org>. Capturado em 28/06/2006.
- TRB – Transportation Research Board (2002) *TCRP, Report 86 – Public Transportation Security, Volume 1, Communication of Threats: A guide* [on line] disponível na internet via: <http://www.trb.org>. Capturado em Agosto de 2006.
- TRB – Transportation Research Board (2002a) *TCRP, Report 86 – Public Transportation Security, Volume 2, K9 Units in Public Transportation: A guide for decision makers* [on line] disponível na internet via: <http://www.trb.org>. Capturado em 02/08/2006.
- Sousa, F. B. B.; A. S. Castro; A. L. Schein; E. M. Dominguez e E. T. P. Senna (2001) Avaliando os Atributos de Imagem de Transporte Coletivo: uma visão dos usuários de Porto Alegre. *Anais do XV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, ANPET, Campinas, v. 2, p.143-152.
- Whitley, R. e M. Prince (2005) Fear of Crime, mobility and mental health in inner-city London, UK. *Social Science & Medicine* 61, pg 1678–1688 [on line] disponível na internet via: <http://www.elsevier.com/locate/socscimed> . Capturado em 05/06/2006.