

**Estudo Sobre as Ocorrências de Roubo a Ônibus em Belém do Pará, Brasil: uma análise
a partir do perfil das vítimas, características e probabilidades**

**Study on Bus Robbery Occurrences in Belém do Pará, Brazil: an analysis from the
victims' profile, characteristics and probabilities**

**Estudio sobre robos de autobuses en Belém do Pará, Brasil: un análisis del perfil de las
víctimas, características y probabilidades**

Recebido: 26/03/2020 | Revisado: 28/03/2020 | Aceito: 31/03/2020 | Publicado: 31/03/2020

Vanessa Ferreira Monteiro

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6757-9614>

Universidade Federal do Pará, Brasil

E-mail: vanessamonteiro19@gmail.com

Cynthia Fernanda Santos Pajeu Santana

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1426-9695>

Universidade Federal do Pará, Brasil

E-mail: cfpajeu@hotmail.com

Andréa Bittencourt Pires Chaves

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0247-9265>

Universidade Federal do Pará, Brasil

E-mail: andreachaves@ufpa.br

Ana Patrícia de Oliveira Fernandez

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3599-0545>

Universidade Federal do Pará, Brasil

E-mail: apsol2@hotmail.com

Silvia dos Santos de Almeida

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4817-7804>

Universidade Federal do Pará, Brasil

E-mail: salmeida@ufpa.br

Simone Souza da Costa Silva

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0795-2998>

Universidade Federal do Pará, Brasil

E-mail: symon.ufpa@gmail.com

Resumo

Notícias sobre roubo a ônibus tem se tornado frequente em diversos municípios brasileiros. A intensificação desse tipo de crime está causando medo e sensação de insegurança para a população, principalmente quando as vítimas são os motoristas e cobradores, pois estão expostos diariamente a precariedade pública e seus efeitos. Nesse contexto, o presente estudo teve como objetivo caracterizar o perfil dos motoristas e cobradores de ônibus, vítimas de roubo em seu exercício de trabalho, em cinco municípios da Região Metropolitana de Belém, estado do Pará, Brasil, nos anos de 2017 e 2018 e verificar possíveis associações entre o município de ocorrência, turno e dia da semana com o meio empregado para cometer o crime. Para tanto, utilizou-se as técnicas estatísticas análise exploratória de dados e análise de correspondência, onde verificou-se como principais resultados que a maioria das vítimas são do sexo masculino, possuem ensino médio completo, o meio empregado mais frequente para o cometimento do delito é a arma de fogo e o turno com maior índice de assalto é o noturno. Contudo, concluiu-se que é de extrema importância políticas públicas em segurança pública que visem enfrentar e coibir o crime de roubo a ônibus na Região Metropolitana de Belém.

Palavras-chave: Insegurança; Motoristas e cobradores; Violência; Precariedade Pública.

Abstract

News about bus robbery has become frequent in several Brazilian municipalities. The intensification in this type of crime is causing fear and a feeling of insecurity for the population, especially when the victims are the drivers and collectors, as they are exposed daily to public precariousness and its effects. In this context, the present study aimed to feature the profile of bus drivers and collectors, victims of robbery in their work, in five municipalities in the Metropolitan Region of Belém, state of Pará, Brazil, in the years 2017 and 2018 and to verify possible associations between the municipality of occurrence, shift and day of the week with the environment employed to commit the crime. There fore, we used the statistical techniques exploratory data analysis and correspondence analysis, where it was found that the main results are that most of the victims are male, have completed high school, the most common means used to commit the crime it is the firearm and the shift with the highest rate of assault is the night shift. However, it was concluded that public policies on public security that aim to face and curb the crime of bus robbery in the Metropolitan Region of Belém are extremely important.

Keywords: Insecurity; Drivers and collectors; Violence; Public Precariousness

Resumen

Las noticias sobre el robo de autobuses se han vuelto frecuentes en varios municipios brasileños. La intensificación de este tipo de delitos está causando miedo y un sentimiento de inseguridad para la población, especialmente cuando las víctimas son conductores y recolectores, ya que están expuestos diariamente a la inseguridad pública y sus efectos. En este contexto, el presente estudio tuvo como objetivo caracterizar el perfil de los conductores y recolectores de autobuses, víctimas de robo en su trabajo, en cinco municipios de la Región Metropolitana de Belém, estado de Pará, Brasil, en los años 2017 y 2018 y verificar posibles asociaciones entre el municipio de ocurrencia, turno y día de la semana con el entorno empleado para cometer el delito. Para hacerlo, utilizamos las técnicas estadísticas de análisis de datos exploratorios y análisis de correspondencia, donde se encontró que los resultados principales son que la mayoría de las víctimas son hombres, han completado la escuela secundaria, el medio más común utilizado para cometer el delito es el arma de fuego y el turno con la tasa más alta de asalto es el turno de noche. Sin embargo, se concluyó que las políticas públicas sobre seguridad pública que tienen como objetivo enfrentar y frenar el delito de robo de autobuses en la Región Metropolitana de Belém son extremadamente importantes.

Palabras clave: inseguridad; conductores y recolectores; violencia; precariedad pública.

1. Introdução

A sociedade moderna trouxe uma nova representação social para o ser humano. A revolução industrial foi um dos momentos da história da humanidade que fez com que se expandisse e se crescesse o acúmulo de material e capital nas mãos de poucos em detrimento do trabalho de muitos, surgindo assim o Estado capitalista.

Na análise de Marx (2001), o sistema capitalista vinculado a engrenagens pautadas na divisão social do trabalho proporciona o acúmulo intensivo do capital nas mãos dos proprietários dos meios de produção em detrimento da qualidade de vida dos trabalhadores. Tal sistema, fundado na concentração da renda, formata o trabalho com concordância do Estado, em condições de desigualdade social e, sua consequência imediata é a promoção das mazelas sociais e da violência.

A terminologia violência foi conceituada pela Organização Mundial da Saúde como sendo a prática de forma intencional da força ou do poder em um formato de ameaça ou efetivamente, contra si, contra outros, contra grupos ou comunidades que pode ter como consequência morte, danos físicos, psíquicos e privações de diversas maneiras (OMS, 2002).

Todos os dias nas grandes cidades brasileiras, cobradores, motoristas e passageiros de ônibus são expostos a violência urbana, poluição, bem como a congestionamentos no trânsito. A violência desvelada pelos roubos em ônibus, objeto do presente estudo, causam violações aos direitos do cidadão, não só os usuários, mas, também, aos trabalhadores dos transportes coletivos.

Sousa et al. (2017) ao abordar a violência no transporte coletivo por ônibus, compreenderam que o problema dos roubos a ônibus corresponde à dimensão da segurança pública, somados com outros delitos como os furtos, assédio, violência social e política.

O crime de roubo segundo Corrêa et al. (2016) é uma ação antijurídica, que pode acontecer em qualquer nível social e vai de encontro à segurança do patrimônio do cidadão e da ordem pública, sendo um delito não dependente do valor econômico, pois pode ser de um simples cordão ou até mesmo de um carro importado de valor elevado.

Para Alves e Paula (2009), os assaltos tornaram-se práticas comuns nos ônibus intermunicipais e interestaduais, configurando-se como um dos maiores problemas sociais da contemporaneidade.

Carvalho (2002) ao analisar um estudo executado pela Confederação Nacional do Transporte - CNT, em municípios que contabilizam mais de 500.000 (quinhentos mil) habitantes, atestou os altos índices de roubos a ônibus deixando motoristas, cobradores e passageiros amedrontados e estes inclusive estão abdicando do transporte coletivo nos horários de pouco movimento. Ademais, as empresas de ônibus estão suspendendo o serviço em áreas perigosas e os motoristas e cobradores se negam a cumprir determinados itinerários e horários por conta da violência.

A insegurança no transporte por ônibus causada pelos assaltos leva motorista, cobrador e usuário a uma incerteza ou medo de ser mais uma vítima da violência, ou seja, a insegurança está associada a dúvida de se chegar ou não ao destino ao usar o transporte coletivo e se haverá a conservação de suas integridades físicas, psíquicas e materiais.

Nesse contexto, este trabalho visa compreender a dinâmica e maior incidência do crime de roubo a ônibus em cinco municípios da Região Metropolitana de Belém (RMB), estado do Pará, Brasil, a partir de características do perfil das vítimas e possíveis associações entre o município de ocorrência, turno e dia da semana com o meio empregado para cometer o crime, no período de 2017 e 2018.

2. Metodologia

A presente pesquisa é de natureza quantitativa com abordagem do tipo descritiva e exploratória. Pesquisas com coleta de dados quantitativos geram conjuntos ou massas de dados que podem ser analisados por meio de técnicas matemáticas como por exemplo estatísticas e probabilidades (Pereira et al., 2018). Quando estas são do tipo descritiva e exploratória consistem em investigar, organizar e explorar os dados com o objetivo de obter informações de formas regulares, padrões ou características interessantes com indicação de possíveis tendências (Bussab & Morettin, 2011). Facilitando ao leitor a compreensão das informações expostas, de maneira abreviadas, descritas em tabelas e gráficos (Ayres, 2012).

O lócus da pesquisa teve como abrangência 5 (cinco) municípios pertencentes a Região Metropolitana de Belém, estado do Pará, Brasil, os quais são: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara do Pará. A delimitação da área foi intencional, aspirando englobar os roubos ocorridos nas linhas de ônibus urbanos de integração da capital paraense (Belém) e demais municípios. As informações foram cedidas pela Secretaria Adjunta de Inteligência e Análise Criminal (SIAC), vinculada à Secretaria de Segurança Pública do Pará (SEGUP), a partir de registros armazenados em sua base de dados criminais.

Os dados foram disponibilizados pela SIAC no mês de abril do ano de 2019 e são referentes a 3.303 registros de roubos a ônibus urbanos, ocorridos nos anos de 2017 e 2018. Contudo, mediante a posse dos dados, constatou-se que a maioria dos registros são dos próprios funcionários dos transportes coletivos vítimas do roubo, posto isto a população estudada foi restrita a essa classe trabalhadora de cobradores e motoristas, retratando um total equivalente a 1.748 registros.

A princípio foi conveniente uma pesquisa bibliográfica sobre a temática estudada, objetivando compreender os dados adquiridos e verificar possíveis tendências e características no contexto universal, para ter embasamento teórico que sustente os resultados que serão encontrados com essa investigação e assim possibilitando comparações com outros estudos que envolvam o mesmo tema.

A partir dessa pesquisa preliminar sobre o assunto proposto, observou-se que a temática de roubo a ônibus é pouco explorada no universo acadêmico, entretanto não deixa de ser um assunto de grande importância de saúde e segurança pública, como demonstram resultados de trabalhos já realizados, nos quais podemos mencionar: Alves e Paula (2009); Antunes e Simões (2013); Paes-Machado e Inoue-Vidros (2015); Kato et al. (2016); Alcantara et al. (2016); Sousa et al. (2017); Talone (2018) e Alcantara et al. (2020).

Assim, com o intuito de descrever o perfil dos profissionais dos coletivos urbanos vítimas de roubo no interior dos veículos e algumas informações concernentes a circunstâncias do fato, utilizou-se a técnica Análise Exploratória de Dados. As variáveis estudadas incluem o sexo, faixa etária (em anos), estado civil, grau de escolaridade, município do fato, meio empregado para cometer o crime, turno e dia da semana.

Foi utilizada ainda a técnica estatística Análise de Correspondência (AC) que é uma técnica multivariada, que consiste em verificar associações entre variáveis, suas categorias e suas probabilidades de ocorrência. Geralmente, a AC é introduzida sem qualquer tratamento estatístico prévio, podendo ser aplicada a variáveis qualitativas e/ou variáveis contínuas categorizadas o que prova, sua utilidade e flexibilidade (Mascarola, 1991; Lagarde, 1995).

Para aplicação da técnica AC são necessários alguns testes, tais como: *i*) Teste Qui-quadrado (χ^2) para verificar se existe dependência entre as variáveis estudadas (Diaz & Lopez, 2007); *ii*) Cálculo do critério Beta (β) para verificar a dependência entre as categorias das variáveis estudadas (Fávero et al., 2009); *iii*) Cálculo do percentual de inércia para verificar a variação explicada por dimensões, pois a AC é desenvolvida sobre um plano bidimensional, e deve ser medido a representatividade de cada dimensão para que os resultados sejam válidos (Ramos et al., 2011); *iv*) Cálculo dos resíduos padronizados (z), que indicam a probabilidade de uma categoria de uma variável estar associada com a categoria de outra variável (Pamplona et al., 2008) e o *v*) Cálculo do coeficiente de confiança (γ) para verificar a significância dos resíduos calculados, considerando probabilidades fortemente significativas, quando o valor do coeficiente for maior ou igual a 70% e probabilidades moderadamente significativas quando o coeficiente for igual ou maior que 50% e menor que 70% (Pamplona et al., 2008).

Os dados de roubo a ônibus utilizados nesse trabalho foram validados em todos os testes da AC, tornando-se adequados para a aplicação técnica. Em todos os testes, foi fixado o nível de significância (α) igual a 5% ($\alpha = 0,05$ ou $p < 0,05$). As análises estatísticas multivariadas foram efetivadas com o auxílio do programa Statistica, versão 8.0.

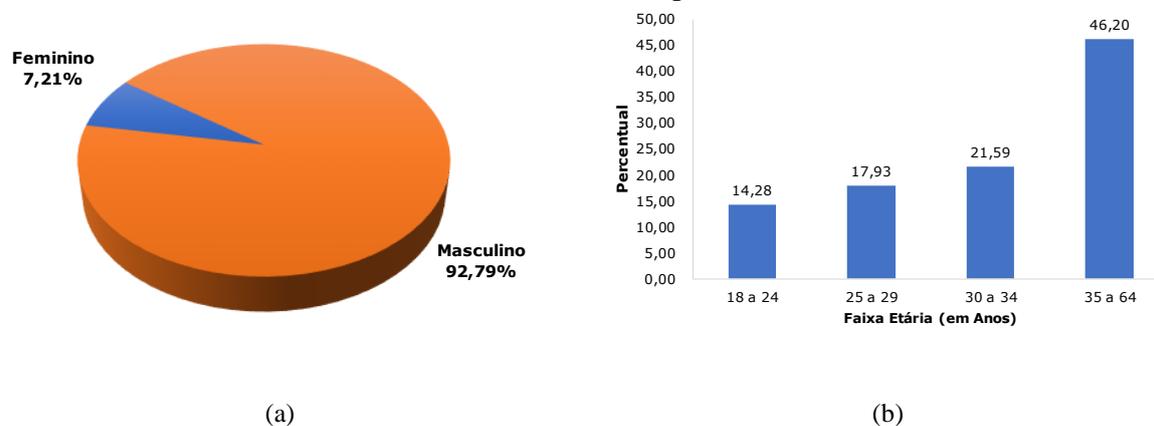
3. Resultados

Análise Descritiva

No ano de 2017 e 2018 a Secretaria Adjunta de Inteligência e Análise Criminal (SIAC) registrou 3.303 ocorrências de roubo a ônibus urbano, praticados em 5 (cinco) municípios da RMB do estado do Pará, Brasil. A maioria das ocorrências elencam roubos em que as vítimas

protagonistas são os motoristas e os cobradores, totalizando 1.748 (52,92%) registros, sendo 1.093 (62,53%) no ano de 2017 e 655 (37,47%) no ano de 2018.

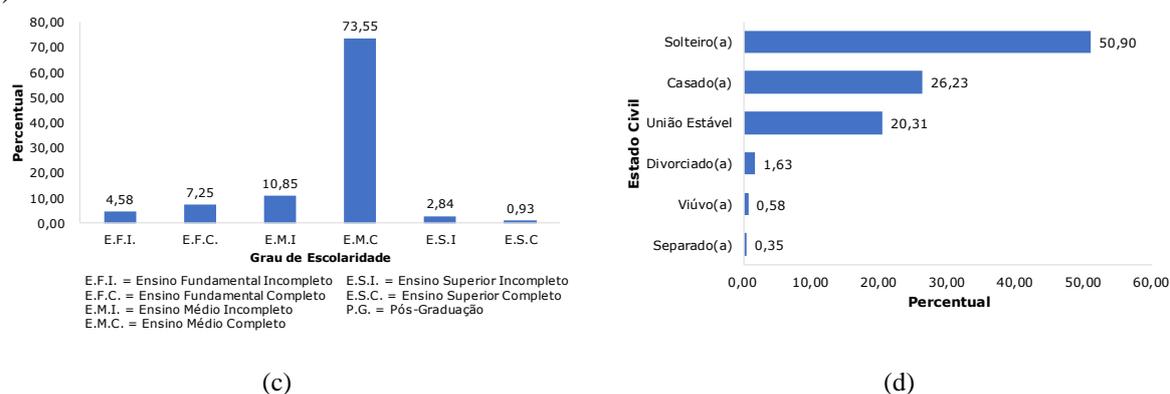
Figura 1: Percentual de registros de roubo a ônibus urbano ocorridos em cinco municípios da RMB, estado do Pará, Brasil, no ano de 2017 e 2018, por sexo (a) e faixa etária (em anos).



Fonte: Elaboração das autoras a partir de dados da SIAC, abril/2019.

Quanto ao perfil das vítimas, observou-se na Figura 1 que a maioria dos motoristas e cobradores de coletivo urbano são do sexo masculino (92,79%) e a maior parte estão na faixa etária de 35 a 64 anos de idade, com 46,20%.

Figura 2: Percentual de registros de roubo a ônibus urbano ocorridos em cinco municípios da RMB, estado do Pará, Brasil, no ano de 2017 e 2018, por grau de escolaridade (c) e estado civil (d).



Fonte: Elaboração das autoras a partir de dados da SIAC, abril/2019.

Constatou-se ainda que a maioria dos funcionários dos transportes coletivos possuem o ensino médio completo (73,55%) e a maior parte são solteiros (50,90%), seguido de casados (26,23%) ou possuem uma união estável (20,31%) (Figura 2).

Análise de Correspondência

Quanto ao meio empregado no momento do roubo, observa-se na Tabela 1 que a arma de fogo foi utilizada geralmente nos municípios de Ananindeua (97,58%), Marituba (99,99%) e Santa Bárbara do Pará (84,75%), ambas com probabilidades fortemente significativas. No município de Marituba prevaleceu ainda o uso de objetos contundentes (82,42%), como principal meio empregado para os roubos a ônibus. Já na capital paraense, ficou predominante o uso da arma branca, com probabilidade de 99,83%, além de outros meios empregados, com 61,11%.

Tabela 1: Probabilidades resultantes da análise de correspondência aplicada a variável meio empregado *versus* as variáveis município, turno e dia da semana, referente a registros de roubo de ônibus urbano ocorridos na RMB, estado do Pará, Brasil, no ano de 2017 e 2018.

Variável	Categoria	Meio Empregado			
		Arma de Fogo	Arma Branca	Objeto Contundente	Outros Meios
Município	Belém	(0,00)	(99,83)*	(0,00)	(61,11)**
	Ananindeua	(97,58)*	(0,00)	(9,64)	(0,00)
	Marituba	(99,99)*	(0,00)	(82,42)*	(0,00)
	Benevides	(47,29)	(0,00)	(0,00)	(0,00)
	Santa Bárbara do Pará	(84,75)*	(0,00)	(0,00)	(0,00)
Turno	Madrugada	(32,56)	(46,41)	(0,00)	(0,00)
	Manhã	(0,00)	(99,93)*	(95,95)*	(58,60)**
	Tarde	(0,00)	(75,07)*	(57,04)**	(37,04)
	Noite	(97,42)*	(0,00)	(0,00)	(0,00)
Dia da Semana	Domingo	(0,00)	(95,81)*	(36,98)	(82,87)*
	Segunda-feira	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(37,26)
	Terça-feira	(0,00)	(33,04)	(0,00)	(0,00)
	Quarta-feira	(0,00)	(0,00)	(79,76)*	(0,00)
	Quinta-feira	(68,22)**	(0,00)	(0,00)	(0,00)
	Sexta-feira	(61,95)**	(0,00)	(0,00)	(26,10)
	Sábado	(40,77)	(0,00)	(98,40)*	(0,00)

Em relação ao turno, verifica-se que o período matinal apresentou maior presença de meios empregados na prática do crime do que os demais períodos, tais como o uso frequente da arma branca e objetos contundentes, com probabilidades de 99,93% e 95,95%, respectivamente, além do uso de outros meios, com probabilidade moderada de 58,60%.

Quanto o turno da tarde, usualmente se utiliza a arma branca (75,07%) e objetos contundentes (57,04%) como meios empregados para cometer roubos a ônibus. Já no turno da noite é comum o uso da arma de fogo, com probabilidade de 97,41% (Tabela 1).

Ainda na Tabela 1 é possível observar os dias da semana mais propensos para o acontecimento do roubo a coletivos urbanos e sua relação com o meio empregado pelo meliante para o cometimento do crime. Portanto, constata-se que a prevalência da arma de fogo é frequente na quinta-feira e sexta-feira, com probabilidade de 68,22% e 61,95%, respectivamente. O objeto contundente é comumente usado pelos acusados na quarta-feira (79,76%) e no sábado (98,40%) e no domingo, frequentemente é usado a arma branca, com probabilidade de 95,81% e outros meios empregados, com probabilidade de 82,87%.

4. Discussão

A maioria dos registros de roubo a ônibus observados nesse estudo são de motoristas e cobradores, vítimas em potencial desta espécie de delito, pois estão no dia a dia em jornadas de trabalho estressantes nos transportes coletivos, expostos a insegurança pública e seus efeitos.

O motorista é o responsável por guiar o ônibus, controlar os itinerários, paradas nas ruas e avenidas, velocidade do veículo, horários de entrada e de saída dos passageiros. O cobrador tem a função da cobrança do valor da passagem, troco e conseqüentemente a guarda dos valores arrecadados no transporte durante a viagem. Estas duas funções acontecem na maioria dos ônibus convencionais, ou seja, ônibus com motorista e cobrador.

Contudo, na cidade de Belém, existe a modalidade micro-ônibus com outra configuração, pois geralmente são veículos que conseguem se locomover por vias estreitas e pequenas possibilitando uma maior vulnerabilidade para assaltos e, o motorista, exerce duas funções, a de motorista e cobrador, o colocando em uma situação de maior risco tanto de acidentes de trânsito quanto ao padecimento de um delito como o roubo. As observações de Marx (2001) são eficientes para descrever a condição de mortificação imposta cotidianamente ao trabalhador na dupla função de motorista/cobrador dos micro-ônibus.

Ademais, o trabalhador do transporte coletivo além de ser vítima da violência urbana também está exposto: a falta de qualidade no ambiente do trabalho como veículos sucateados; jornadas de trabalho exaustivas e estressantes; recebem as amarguras e queixas dos usuários em virtude, por exemplo, de ônibus superlotados, risco de acidentes de trânsito e de trabalho. Assim como, sofre constante fiscalização por parte das empresas de forma rigorosa e excessiva o que pode levar inclusive ao adoecimento do trabalhador, que segundo Foucault (2010 p. 168):

À medida que o aparelho de produção se torna mais importante e mais complexo, à medida que aumentam o número de operários e a divisão do trabalho, as tarefas de controle se fazem mais necessárias e mais difíceis. Vigiar torna-se então uma função definida, mas deve fazer parte integrante do processo de produção.

Com os resultados obtidos na presente pesquisa, verificou-se que a maioria dos funcionários vítimas são do sexo masculino, fator que pode ser justificado por ser ainda uma das profissões com maior contingente de homens exercendo essa função. Contudo, Nogueira e Castelhana (2012) comentam que a profissão de motorista está em processo de feminização, mas que mantêm modos de organização do trabalho eminentemente masculinos. Os horários de trabalhos exigentes e com trocas de turnos são dificuldades adicionais às mulheres nestes aspectos profissionais, mediante as suas responsabilidades familiares e domésticas, contribuindo dessa forma para as diferenças e desigualdades no trabalho.

Constatou-se ainda que a maior parte dos motoristas e cobradores de ônibus possuem idade de 35 a 64 anos. Resultados aproximados foram observados na pesquisa de Paes-Machado e Viodres-Inoue (2015), os mesmos entrevistaram 35 rodoviários no terminal de Salvador e em estações de outras sete cidades do estado da Bahia e verificaram que os mesmos possuíam faixa etária de 28 a 61 anos, com mediana de 38 anos de idade, onde constataram que todos sofreram tentativa de assalto ou foram assaltados, com frequência de uma a sete vezes, na condução.

Quanto ao local dos crimes, Sousa et al. (2017) comenta que as cidades possuem locais com maior incidência de assalto em transporte público o que possibilita um estudo pelo recorte territorial. Corroborando com a presente pesquisa, pois foi possível identificar os municípios com maior índice de roubos a ônibus e a associação com o tipo de meio empregado pelo acusado para cometer o crime.

Neste sentido tem-se o entendimento de Alves e Paula (2009, p.36):

Trabalhando a maior parte do tempo nas ruas dos centros urbanos, os profissionais de transporte coletivo encontram-se potencialmente vulneráveis aos “estressores traumáticos extremos” de origem urbana, principalmente roubos e assaltos à mão armada ao longo de sua jornada de trabalho.

A arma de fogo está presente em 3 (três) de 5 (cinco) municípios estudados, ambos com probabilidades elevadas. No estudo de Alves e Paula (2009), realizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte, sobre violência contra rodoviários e o Transtorno do Estresse Pós-Traumático, observou-se mediante entrevistas com as vítimas, que na maioria dos assaltos a arma de fogo estava presente, geralmente apontada para a cabeça e acompanhada de violência

psicológica, obrigando o motorista a permanecer com o ônibus parado ou a dirigir com a velocidade reduzida.

A sensação de insegurança é constante na vida dos trabalhadores do transporte público brasileiro. A intensificação de assaltos a ônibus está causando medo e sensação de insegurança, tanto para os passageiros, quanto para os profissionais que se locomovem diariamente nas cidades, fato que pode ser constatado pelas falas do motorista Gilberto e da Cobradora Rosana, na entrevista realizada pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano, expostas a seguir:

O motorista Gilberto*, de 48 anos, acredita que os assaltos a coletivos ainda são negligenciados. Na função há 22 anos, o brasiliense já sofreu quatro abordagens de criminosos, duas delas à luz do dia [...]. Os bandidos são ousados e, como há muitos menores de idade, fica por isso mesmo. Não me sinto seguro para trabalhar”, lamenta (NTU Urbano, 2016, p.37).

Sentada a poucos metros de Gilberto*, a cobradora Rosana*, de 34 anos, concorda com o colega de trabalho. Com uma história de assalto para contar em dois anos recolhendo a passagem dos usuários, ela considera o sistema judiciário ineficiente nesses casos. “Quantas vezes vemos nos jornais notícias sobre a prisão de pessoas que já tinha passagem por assalto? A impressão que dá é de que os bandidos sempre voltam às ruas”, reclama (NTU Urbano, 2016, p.37).

Cavalcante et al. (2016) estudaram o *modus operandi* do crime de roubo a transeuntes no município de Belém, nos anos de 2011 a 2013 e afirmam que é relevante a identificação e compreensão de como o crime de roubo procede no espaço público, em virtude da dinâmica com que o delito se mostra no cotidiano, exigindo novas explicações.

5. Considerações Finais

O presente estudo se propôs apresentar os crimes de roubo a ônibus ocorridos em 5 (cinco) municípios da Região Metropolitana de Belém, estado do Pará, Brasil, a partir de características do perfil das vítimas e possíveis relações existentes entre variáveis de categorias referentes ao fato ocorrido, no período de 2017 e 2018, fundamentado em registros de boletins de ocorrências registrados em bases de dados criminais da Secretaria Adjunta de Inteligência e Análise Criminal, vinculada à Secretaria de Segurança Pública do Pará, Brasil.

Com os resultados obtidos, pôde-se concluir que a maioria dos motoristas e cobradores são do sexo masculino, possuem ensino médio completo, estão na faixa etária de 35 a 64 anos e são solteiros.

A pesquisa revelou ainda que Ananindeua, Marituba e Santa Bárbara do Pará, isto é, 60% dos municípios estudados, a arma de fogo foi o meio empregado mais utilizado para cometer o crime de roubo a ônibus, ocorrendo geralmente nas quintas e sextas-feiras, no período da noite. Na capital paraense, município de Belém, prevaleceu o uso da arma branca ou outros meios como principal instrumento utilizado pelos acusados nos roubos a ônibus.

Portanto, recomenda-se estudos futuros de pesquisas voltadas ao crime de roubo em coletivos urbanos e seus impactos na saúde física e mental dos motoristas e cobradores, como o desenvolvimento de estresse e outros transtornos resultantes da vitimização. Entende-se que tais informações serão de suma importância para elaboração de ações e políticas públicas voltadas a assistência às vítimas, bem como, a análise de eventuais prejuízos físicos, psíquicos e materiais efetivos suportados por esses trabalhadores que estão expostos diariamente a essa realidade violenta. Ademais, é inevitável uma agenda de aplicação de desforço policial para prevenção e solução desta espécie de delito como mecanismo de combate a violência urbana.

6. Referências

Alcantara, V. C. G. D., Silva, R. M. C. R. A., Pereira, E. R., & Silva, M. A. (2016). A qualidade de vida para motoristas de ônibus: Entre a saúde e o trabalho. *Revista Portuguesa de Enfermagem de Saúde Mental*, (SPE4), 101-106.

Alcantara, V. C. G., Silva, R. M. C. R. A., Pereira, E. R., Silva, D. M., & Flores, I. P. (2020). O trânsito na compreensão de motoristas de ônibus: possibilidades do cuidado interdisciplinar. *Research, Society and Development*, 9(3).

Alves, C. R.S., & de Paula, P. P. (2009). Violência no trabalho: possíveis relações entre assaltos e TEPT em rodoviários de uma empresa de transporte coletivo. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 12(1), 35-46.

Antunes, E. M., & Simões, F. A. (2013). Engenharia urbana aplicada: um estudo sobre a qualidade do transporte público em cidades médias. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 5(2), 51-62.

Ayres, M. (2012). Elementos de bioestatística: a seiva do açazeiro.

Bussab, W.O., & Morettin, P.A. (2011). *Estatística básica*. São Paulo: Saraiva.

Carvalho, A. (2002). *O Geoprocessamento como Recurso para Análise das Ocorrências em Linhas de Ônibus Urbano em Belo Horizonte: Um Estudo de Caso*. 55p. Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Geoprocessamento - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, Brasil.

Cavalcante, L. S., de Almeida, S. D. S., & dos Reis Araújo, A. (2016). O Modus operandi do crime de roubo a transeuntes em Belém. *Planejamento e Políticas Públicas*, (47).

Corrêa, L. M. A., Silva, E. L. B., Almeida, S. S., & Araújo, A. R. (2016). Perfil das vítimas dos crimes de roubo na Região Metropolitana de Belém. In C. A. N. Chagas, M. Q. G. Baptista, & S. C. M de Oliveira (Orgs.), *Segurança Pública :Diagnósticos, conflitos, criminalidade e tecnologia da informação*. (Cap. 14, pp. 269-274). Belém: UFPA, Edições Uni-CV.

Diaz, F. R.; Lopez, F. J. B. (2007). *Bioestatística*. 1ª ed. Sao Paulo: Thomson Learning.

Fávero, L. P. L., Belfiore, P. P., Silva, F. L. D., & Chan, B. L. (2009). *Análise de dados: modelagem multivariada para tomada de decisões*. 1. ed. Rio de Janeiro: Campos Elsevier.

Foucault, M. (2010). *Vigiar e Punir*. São Paulo: Vozes.

Kato, R. B., Bordalo, B. M., & da Silva Camelo, T. (2016). Análise de percepção qualitativa do transporte público: um estudo de caso na cidade de Belém/PA. *REEC-Revista Eletrônica de Engenharia Civil*, 11(2).

Lagarde, J. D. (1995). *Initiation à l'analyse des données*. Paris: Dunod.

Marx, Karl. (2001). *Manuscritos Econômicos Filosóficos*. São Paulo: Martin Claret.

Mascarola; J. (1991). *Enquêtes et Analysis de Données*. Vuibert. Paris.

Nogueira, S., & Castelhana, J. (2012). Gestão dos tempos e do percurso profissional: estratégias das mulheres em profissões definidas no masculino. *Laboreal*, 8(Nº1).

NTU - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. (2016). Pesquisa: “Empresas contabilizam mais de 50 mil assaltos a ônibus em duas décadas”. *Revista NTU Urbano*. 4(22), 36-37. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636072263650945943.pdf>. Acesso em 03 março 2020.

OMS – Organização Mundial da Saúde. (2002). *Relatório mundial sobre violência e saúde*. Genebra: Organização Mundial da Saúde. Disponível em: <http://portaldeboaspraticas.iff.fiocruz.br/wp-content/uploads/2019/04/14142032-relatorio-mundial-sobre-violencia-e-saude.pdf>. Acesso em 03 março 2020.

Paes-Machado, E., & Viodres-Inoue, S. (2015). O lado sombrio da estrada vitimização, gestão coercitiva e percepção de medo nos roubos a ônibus interurbanos. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 30(89), 9-30.

Pamplona, V. M. S., Ramos, E. M. L. S., Gomes, M. K. T., Araújo, A. R., & Reis, C. P. (2008). Perfil das vítimas de crimes contra a mulher na Região Metropolitana de Belém. In E. M. L. S. Ramos, S. S. Almeida, A. R. Araújo (Orgs.), *Segurança pública: uma abordagem estatística e computacional* (2º ed., Cap. 1, pp. 17-27). Belém: EDUFPA.

Pereira, A. S., Shitsuka, D. M., Parreira, F. J., & Shitsuka, R. (2018). *Metodologia da pesquisa científica*. [e-book]. Santa Maria. Ed. UAB/NTE/UFMS. Disponível em: https://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/15824/Lic_Computacao_Metodologia-Pesquisa-Cientifica.pdf?sequence=1. Acesso em 30 março 2020.

Ramos, E. M. L. S., Pamplona, V. M. S., dos Reis, C. P., de Almeida, S. D. S., & dos Reis Araújo, A. (2011). Perfil das vítimas de crimes contra a mulher na Região Metropolitana de Belém. *Revista Brasileira de Segurança Pública*, 5(1).

Sousa, D. C. B. D., Pitombo, C. S., Rocha, S. S., Salgueiro, A. R., & Delgado, J. P. M. (2017). Violência em transporte público: uma abordagem baseada em análise espacial. *Revista de Saúde Pública*, 51, 127.

Talone, V. (2018). Evitação e afastamento como dispositivos morais da gramática da desconfiança: Uma leitura pragmatista do deslocamento urbano pela 'violenta' cidade do Rio de Janeiro. *Dilemas-Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, 11(1), 153-172.

Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito

Vanessa Ferreira Monteiro – 30%

Cynthia Fernanda Santos Pajeu Santana – 30%

Andréa Bittencourt Pires Chaves – 10%

Ana Patrícia de Oliveira Fernandez – 10%

Silvia dos Santos de Almeida – 10%

Simone Souza da Costa Silva – 10%