

ANÁLISE COMPARATIVA DA DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE FURTOS E ROUBOS DE ALIANÇAS COMETIDOS NA CIDADE DE SÃO PAULO

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE SPATIAL DISTRIBUTION OF WEDDING
RING THEFTS AND ROBBERIES COMMITTED IN THE CITY OF SÃO PAULO

Ciências Sociais Aplicadas • 29/08/2026

REGISTRO DOI: [10.70773/revistatopicos/787458468](https://doi.org/10.70773/revistatopicos/787458468)

Zeus Dallabona Ribeiro

RESUMO

Este estudo analisa a distribuição dos roubos e furtos de alianças na cidade de São Paulo no mês de junho entre os anos de 2022 e 2025, investigando a natureza da preferência dos criminosos por grandes vias e seus arredores em comparação com o interior dos bairros. Para tanto, utilizou-se uma abordagem quantitativa fundamentada na coleta e análise de dados oficiais obtidos junto à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, obtendo resultados que demonstram um aumento expressivo nessas ocorrências, confirmando a concentração espacial dos delitos nas grandes vias públicas e em suas áreas adjacentes. Ademais, discute-se a partir dos resultados obtidos se intervenções de mobilidade urbana recentes podem gerar efeitos criminológicos não previstos, reforçando a necessidade de uma maior integração estratégica entre as políticas de urbanismo e os planos de segurança pública na capital paulista.

Palavras-chave: Segurança Pública; Mobilidade Urbana; Indicadores Criminais; São Paulo; Criminologia Ambiental.

ABSTRACT

This study analyzes the distribution of wedding ring thefts and robberies in the city of São Paulo during the month of June between 2022 and 2025, investigating the nature of criminals' preference for major thoroughfares and their surroundings compared to the interior of neighborhoods. To this end, a quantitative approach was used, based on the collection and analysis of official data obtained from the Secretariat of Public Security of the State of São Paulo, yielding results that demonstrate a significant increase in these occurrences, confirming the spatial concentration of offenses along major public roads and their adjacent areas. Furthermore, based on the results obtained, the study discusses whether recent urban

mobility interventions can generate unforeseen criminological effects, reinforcing the need for greater strategic integration between urban planning policies and public security plans in the state capital.

Keywords: Public Security; Urban Mobility; Crime Indicators; São Paulo; Environmental Criminology.

INTRODUÇÃO

Em seu livro *A Imagem da Cidade*, Lynch (1960) propõe quais são – de acordo com a sua teoria da imaginabilidade do espaço urbano – os diversos elementos constitutivos de uma cidade, sendo eles as vias, os limites, os bairros, os pontos nodais e os marcos. As vias, de acordo com o autor, são “[...] os canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de forma habitual, ocasional ou potencial. [...] e, ao longo dessas vias, os outros elementos ambientais se organizam e se relacionam”, definindo assim o primeiro elemento formal de análise deste estudo.

Estas vias urbanas, no território nacional, são classificadas pelo Código de Trânsito Brasileiro em quatro grandes grupos: 1. as vias de trânsito rápido, com trânsito livre e acessos especiais, sem travessia de pedestres ou interseções em nível ou ainda acesso a lotes lindeiros; 2. as arteriais, que possuem interseções em nível e travessia de pedestres, mas geralmente controladas por semáforo, assim como possuem acesso a lotes lindeiros; 3. as coletoras, que coletam e distribuem o trânsito com necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais; 4. e as locais, que possuem interseções em nível e sem semáforos, apenas para acesso local, respectivamente apresentadas aqui, das que possuem maior fluidez

e dimensionamento, para as menores e com menor limite de velocidade.

Contiguamente, o segundo elemento formal com relevância neste estudo, o bairro, também foi estudado por Lynch (1960) e definido como “[...] regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de uma extensão bidimensional [...] Sempre identificáveis a partir do lado interno, são também usados para referência externa quando visíveis de fora.” Propondo assim algumas características formais que constituem os bairros e, portanto, a estrutura da cidade.

Enquanto Lynch propõe noções estruturais que são percebidas a partir de uma perspectiva estática, as noções ligadas aos trajetos permitem entender melhor como os elementos estruturais apresentados anteriormente relacionam-se entre si e interagem com o observador, evidenciando-se aqui o conceito de visão seriada e trajeto. Cullen (2009) entende que “a paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou revelações súbitas”, e os usuários vão se apropriar desses espaços a partir de utilizações estáticas ou de movimento, mas sempre tendo em vista os mais diversos usos que podem ser dados ao ambiente físico, sejam de caráter habitacional, comercial ou, como se pretende explorar aqui, criminológico.

O entendimento destas estruturas urbanas e suas inter-relações tem ganhado importância crescente no campo da criminologia ambiental. Conforme apontado por diversos autores, dentre os quais Hillier e Sahbaz (2008), o crime ocorre com maior probabilidade em locais “altamente acessíveis, mas pouco observáveis”, nos quais o ofensor pode se aproximar e se dispersar com facilidade após o ato,

indicando que o espaço público urbano possui potencial preventivo ou indutivo de práticas criminais. Brantingham e Brantingham (1981, 1993), por sua vez, vão além e propõem que a geometria das vias, sua conectividade e sua fluidez moldam as oportunidades para o crime; a mobilidade facilita o deslocamento do ofensor e torna a fuga mais realizável, corroborando as noções anteriormente citadas.

Essa facilidade de dispersão e aproveitamento das oportunidades espaciais conecta-se diretamente a uma dimensão macroestrutural da cidade. Em uma fundamentação sistêmica, é possível compreender a área urbana partindo de uma noção onde a sua mera configuração — com as dinâmicas de áreas densas ou vazias e as especulações do mercado imobiliário — torna-se produtora de desigualdades. Santos (2008) explicita esse cenário ao afirmar que “a pobreza não é apenas o fato do modelo socioeconômico vigente, mas, também, do modelo socioespacial”. Desse modo, as cidades empurram as parcelas mais carentes da população para as suas extremidades e áreas com menor acesso a serviços de qualidade, segmentando os habitantes e criando territórios de vulnerabilidade que influenciam diretamente as dinâmicas criminais locais.

Para resumir o contexto ligado às noções de criminologia ambiental, Pinzón (2019), ao citar diferentes olhares sobre o espaço urbano e a segurança pública, comenta que, ao se voltar para o entorno urbano, deve-se pensar nas variáveis espaciais e humanas postas sob análise, apontando que:

Para um morador de rua, lugares abandonados e com iluminação precária são os mais seguros. O espaço inseguro faz a vida do criminoso mais fácil. O espaço pode fortalecer o cidadão, como pode fortalecer o criminoso. É mais fácil escapar de um assalto em um bairro bem estruturado, onde a vítima sabe que o criminoso não prevalece psicologicamente, do que em uma favela, onde o mesmo criminoso não se sente acuado pelo entorno e a vítima entrega até mais do que foi exigido. (Pinzón, 2019, p. 91)

Em paralelo a essa influência do entorno, observou-se nos últimos anos que a conduta criminal de roubo e furto de alianças na cidade de São Paulo vem chamando a atenção da população e de especialistas em segurança pública. De acordo com Caminhas (2018), os minérios de ouro e prata são comercializados de modo muito corriqueiro e com vantagens expressivas quando comparados ao roubo de celulares — aparelhos que podem ser bloqueados, inutilizados e rastreados, gerando prejuízos aos criminosos. As joias, por outro lado, podem ser vendidas em qualquer ponto de compra e venda de valores, tanto em sua forma original quanto derretidas, o que inviabiliza o seu reconhecimento posterior.

Para além desta facilidade de escoamento, outro fator apontado como motor para a recorrência desse crime vem do mercado do ouro, cujo minério registrou uma valorização acentuada provocada pelas incertezas econômicas e geopolíticas no cenário internacional recente. Vale ressaltar o entendimento de que diversos fatores levam ao cometimento de ações criminosas; Caminhas (2018) elenca questões materiais, alheias à vontade e até mesmo emocionais,

sugerindo a busca por explicações que transcendam a ótica puramente mercadológica. Enquadra-se aqui o aspecto formal urbano, em consonância com Carrión (2008), que explicita a cidade como um cenário ativo na contenção ou na produção da violência.

Objetiva-se, portanto, compreender a distribuição espacial dos crimes relacionados à subtração de alianças na cidade de São Paulo, investigando a natureza da preferência dos ofensores pelas grandes vias e seus entornos em comparação ao interior dos bairros. Busca-se decifrar, sob a ótica da criminologia ambiental, as dinâmicas de influência do desenho urbano e da circulação viária na facilitação, atratividade e recorrência desse tipo específico de delito na capital paulista.

Diante disso, o estudo propõe uma discussão contemporânea sobre como intervenções recentes na infraestrutura de mobilidade urbana da cidade — voltadas à fluidez do tráfego nestes grandes eixos — podem ter gerado subprodutos criminológicos não previstos. Assim, a pesquisa justifica-se não apenas pela análise estatística do fenômeno no mês de junho entre os anos de 2022 e 2025, mas pela necessidade premente de integrar o planejamento de transporte e o urbanismo às estratégias de segurança pública.

METODOLOGIA

Para compreender a distribuição espacial dos roubos e furtos de alianças na capital paulista e analisar a relação entre a incidência criminal e a configuração das vias públicas, adotou-se uma abordagem metodológica quantitativa e analítica, estruturada em três etapas essenciais: coleta de dados, classificação geoespacial e validação estatística.

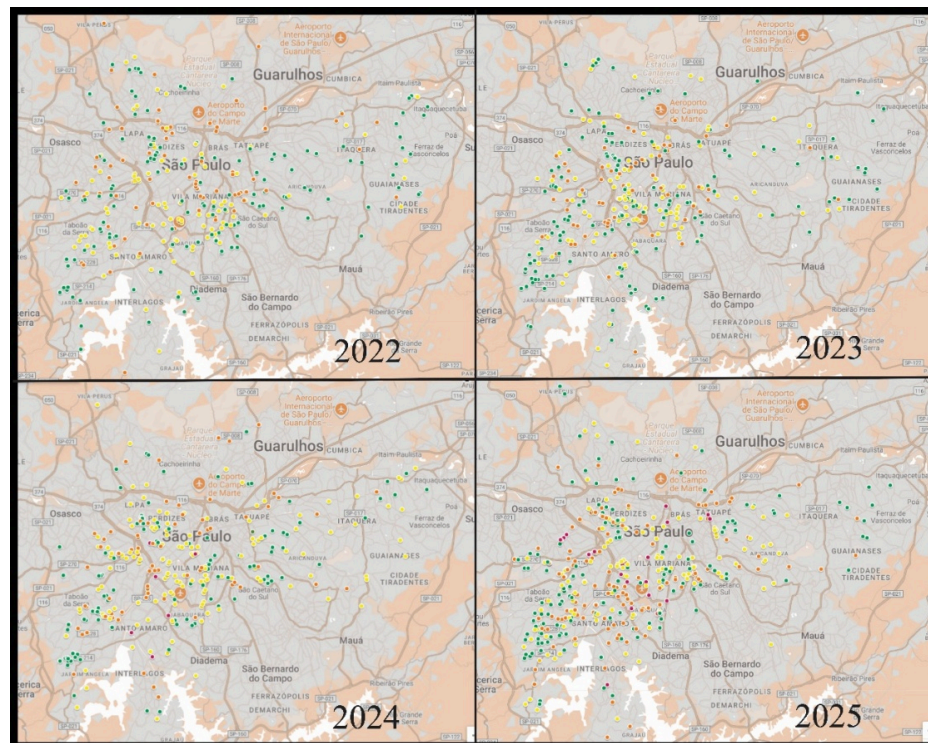
A base de dados foi constituída a partir dos microdados de registros de boletins de ocorrência fornecidos pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP-SP). O recorte temporal delimitado compreendeu o mês de junho dos anos de 2022, 2023, 2024 e 2025. A partir da relação de objetos subtraídos, foram filtradas e espacializadas as ocorrências que envolviam especificamente a subtração de alianças, identificando-se a localização geográfica exata de cada evento.

Com o intuito de testar a hipótese de preferência espacial dos ofensores, os locais dos delitos foram mapeados e categorizados em quatro grupos analíticos distintos:

- **Grupo I (Vias com Faixa Azul):** Ocorrências registradas em vias arteriais ou de trânsito rápido que já contavam com a implementação de faixas azuis exclusivas para motocicletas no período analisado;
- **Grupo II (Grandes Vias sem Faixa Azul):** Ocorrências registradas em vias de grande fluxo e importância estrutural, mas que ainda não possuíam a sinalização da faixa azul;
- **Grupo III (Zonas de Influência Viária):** Delitos ocorridos no entorno imediato das grandes vias (Grupos I e II), compreendendo um raio de cobertura de duas a três quadras adjacentes, consideradas áreas de transição e de fácil acesso aos eixos viários principais;
- **Grupo IV (Interior dos Bairros):** Ocorrências registradas no tecido urbano local, distantes das grandes vias e fora de sua área de influência direta.

A espacialização dessas categorias resultou no mapeamento apresentado na Figura 1.

Figura 1. Mapeamento dos locais de registro de ocorrência no município de São Paulo (Série histórica: junho de 2022 a 2025).



Legenda: Cada ponto espacializado representa um boletim de ocorrência de subtração de alianças, classificado conforme a tipologia viária: Vermelho (Via com Faixa Azul); Alaranjado (Via de importância sem Faixa Azul); Amarelo (Arredores/Zona de influência de grandes vias); e Verde (Interior dos bairros).

Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Por fim, para determinar se a distribuição espacial observada decorre de mera aleatoriedade (hipótese nula) ou se reflete uma preferência sistemática dos criminosos pelas características do desenho urbano (hipótese alternativa), os dados foram submetidos ao rigor estatístico. Procedeu-se ao cálculo das frequências esperadas em contraste com as frequências observadas, aplicando-se o teste de aderência do Qui-Quadrado de Pearson. Esse procedimento permitiu avaliar a significância estatística dos desvios

e validar se há, de fato, um padrão de concentração criminal associado à infraestrutura de mobilidade urbana da cidade.

RESULTADOS

O levantamento dos dados criminais obtidos junto à Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo (SSP-SP) revelou, inicialmente, um panorama de crescimento agudo na série histórica do delito estudado. No mês de junho de 2025, a capital paulista registrou um total de 446 ocorrências de roubo e furto de alianças com localização georreferenciada. Este montante representa o ápice histórico do indicador quando comparado ao mesmo período dos anos anteriores da série, iniciada em 2022, evidenciando uma tendência de aceleração dessa modalidade delituosa na cidade, conforme ilustrado no Gráfico 1.

Gráfico 1. Evolução histórica dos locais de registro de subtração de alianças no município de São Paulo (Meses de junho, 2022–2025).



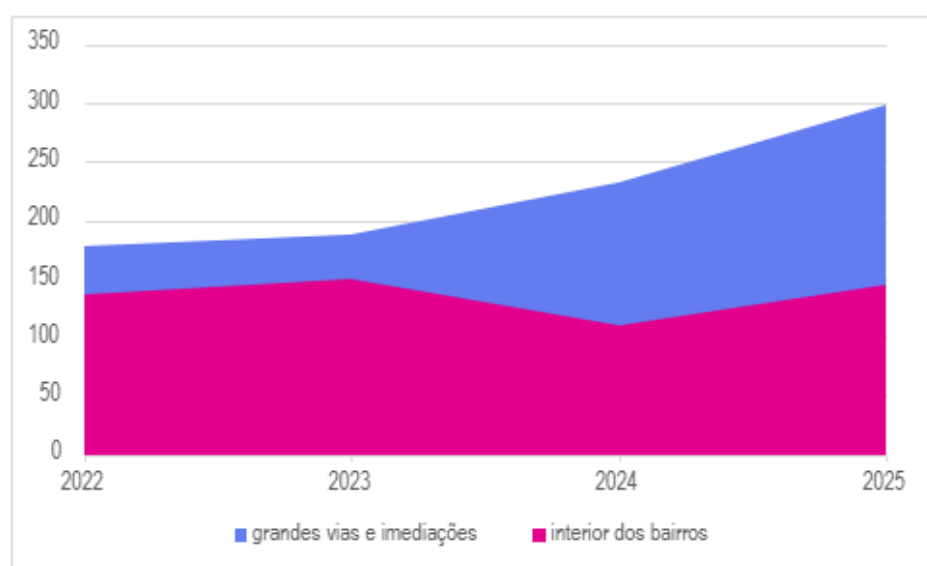
Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Para além do crescimento volumétrico absoluto, a distribuição espacial do fenômeno revela assimetrias fundamentais sobre o comportamento dos ofensores. Em consonância com a metodologia

proposta, a categorização dos dados em dois macroambientes analíticos — o eixo das grandes vias urbanas e suas adjacências em contraposição ao interior estrutural dos bairros — permitiu constatar que a dinâmica criminal não se expande de maneira uniforme pelo território.

Conforme exposto no Gráfico 2, os registros no interior dos bairros (vias locais) apresentaram estabilidade analítica ao longo do quadriênio, caracterizando uma manutenção de patamar sem variações numéricas significativas de crescimento ou declínio. Em contrapartida, as ocorrências concentradas nas grandes vias públicas e em suas respectivas zonas de influência demonstraram um incremento anual contínuo e acentuado.

Gráfico 2. Distribuição comparativa dos delitos entre o tecido interno dos bairros e o sistema de grandes vias em São Paulo.



Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

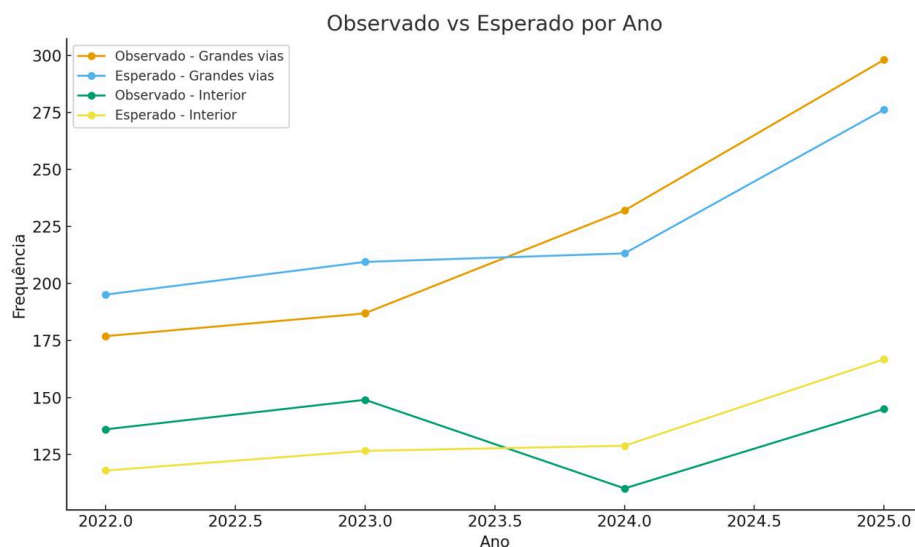
Essa disparidade geográfica é teoricamente refinada ao confrontarmos as justificativas estritamente econômicas com as espaciais. Se o vetor exclusivo do aumento dos crimes residisse na valorização internacional do minério do ouro — que atua como um forte indutor de atratividade mercantil — o crescimento das taxas

delitivas deveria ocorrer de maneira homogênea por toda a malha urbana. No entanto, o cenário observado em junho de 2024 torna essa distinção evidente: enquanto os registros nas grandes vias e imediações continuaram em ascensão, o indicador no interior dos bairros sofreu uma redução real. Tal comportamento dos dados valida a premissa da Criminologia Ambiental de que o desenho urbano atua como fator ativo de oportunidade e escolha racional do agente criminoso.

Para validar cientificamente se esta concentração observada nas grandes vias decorre de uma preferência locacional sistemática ou de mera flutuação amostral aleatória, os dados foram submetidos ao teste de aderência do Qui-Quadrado de Pearson. O procedimento estatístico apontou uma associação altamente significativa entre a tipologia viária e a incidência de subtrações, resultando em um p-valor de aproximadamente 0,0001822.

Como o valor de “p” posiciona-se substancialmente abaixo do nível de significância padrão (0,05), rejeita-se a hipótese nula de aleatoriedade espacial. O desvio quantificado entre as frequências observadas e as frequências esperadas atesta, com robustez matemática, a existência de uma preferência deliberada e crescente dos infratores pelos eixos viários de maior fluxo em detrimento das malhas locais, conforme sistematizado no Gráfico 3.

Gráfico 3. Distribuição estatística das frequências observadas em relação às frequências esperadas



Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

DISCUSSÕES

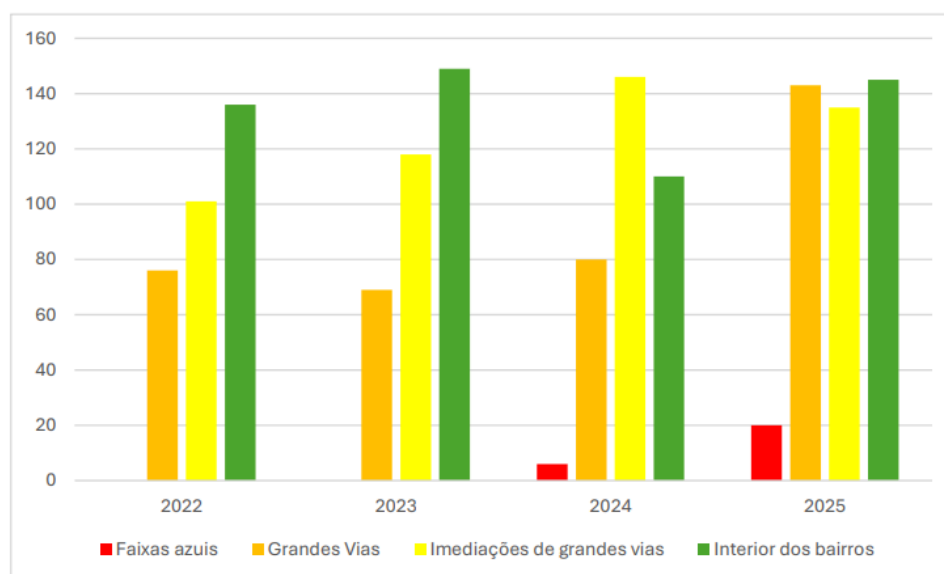
A distribuição espacial das ocorrências aponta para uma provável mudança de preferência no ambiente urbano selecionado para a consumação dos delitos. Contudo, para propor os fatores determinantes dessa transição comportamental, faz-se necessário reconhecer a multiplicidade de variáveis de natureza criminológica. Tendo em vista o escopo deste estudo, busca-se inaugurar uma linha de discussão especificamente fundamentada na configuração do espaço físico e nas intervenções de engenharia de tráfego.

Sob a ótica do urbanismo da capital paulista, desenha-se uma hipótese de trabalho associada à evolução da infraestrutura viária recente. Em janeiro de 2026, o projeto das Faixas Azuis completou quatro anos desde o início de sua implantação experimental na Avenida Vinte e Três de Maio (Corredor Norte-Sul). Essa solução de engenharia consiste em uma sinalização de trânsito preferencial para motocicletas, posicionada entre as faixas veiculares da esquerda.

De acordo com dados da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), a expansão progressiva da medida atingiu a marca de mais de

230 quilômetros implantados em 46 das principais artérias viárias da cidade. Como elementos dinâmicos integrados ao espaço público, é natural que esses eixos passem a registrar a incidência de ilícitos. Embora o cenário amostral restrito recomende cautela na aplicação de testes inferenciais específicos para essas vias isoladas, a análise visual do mapeamento sugere tendências de concentração que merecem ser discutidas. O Gráfico 4 expõe a distribuição proporcional dos ambientes mapeados no mês de junho do ano correspondente.

Gráfico 4. Distribuição proporcional do ambiente urbano associado à subtração de alianças.



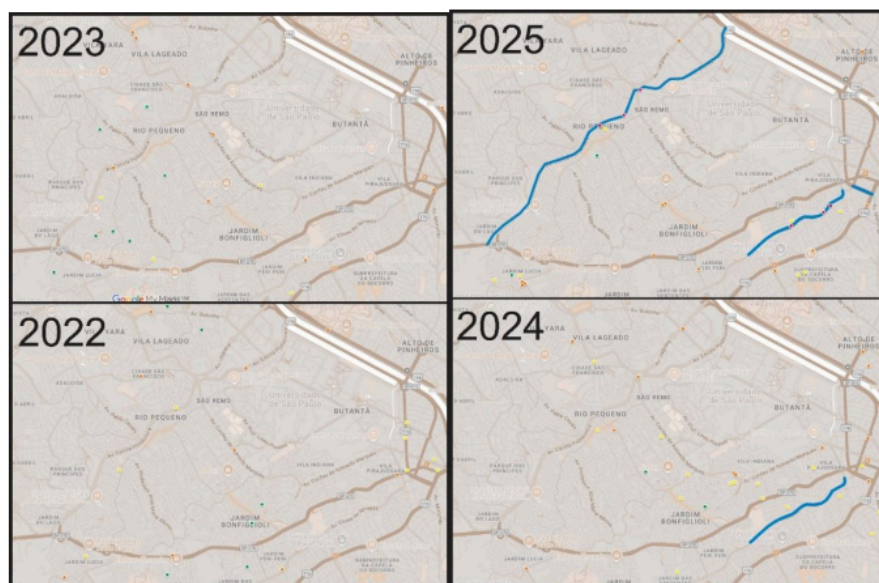
Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

A literatura de segurança pública reconhece a motocicleta como um vetor de alta utilidade tática na dinâmica de crimes de oportunidade, em função de sua agilidade e capacidade de dispersão rápida por corredores estreitos, sobretudo em condições de saturação do tráfego. Teoricamente, as faixas exclusivas ou preferenciais, ao garantirem a manutenção do fluxo desse modal mesmo em cenários de morosidade do tráfego geral, podem mitigar os atritos espaciais que dificultariam a fuga do ofensor.

Observa-se que, nos meses de junho de 2022 e 2023 (período inicial de testes do projeto), não foram computados registros de subtração de alianças nos eixos que contavam com a intervenção. No entanto, em paralelo à expansão e à popularização da malha viária segregada, identificou-se o surgimento de ocorrências nesses pontos, foram contabilizados seis boletins em junho de 2024 e vinte boletins em junho de 2025.

Evidentemente, o fenômeno não se manifesta de forma homogênea em toda a extensão do projeto viário. Contudo, em determinados eixos, identificam-se indícios visuais do que a Criminologia Ambiental conceitua como potenciais "atratores de crime". No subsetor do Butantã, as Avenidas Escola Politécnica e Eliseu de Almeida ilustram essa dinâmica exploratória: nos anos de 2022 e 2023, computaram apenas um registro somado. Em 2025, após a consolidação da infraestrutura local, as duas vias concentraram 8 registros na pista ou no entorno imediato, registrando-se, simultaneamente, uma aparente retração nos registros no interior dos bairros adjacentes (Figura 4).

Figura 2. Locais de registro de Boletins de Ocorrência na região do Butantã.



Fonte: Elaborado pelo autor (2026).

Padrão similar é observado de forma indiciária na Zona Leste, na Avenida Salim Farah Maluf (Tatuapé). O eixo registrou apenas uma ocorrência em 2022/2023 e uma em 2024, no entanto, no mês de junho de 2025, subsequente à introdução da faixa azul, foram identificados dois registros sobre a via e seis em sua zona de influência direta, comportamentos análogos são sugeridos na análise preliminar da Avenida dos Bandeirantes e do Corredor Norte-Sul.

CONCLUSÃO

O presente estudo buscou estruturar, a partir da observação de dados georreferenciados, uma discussão de caráter eminentemente preliminar e exploratório. Diante da reconhecida complexidade dos fenômenos criminais, que são condicionados por múltiplas variáveis socioeconômicas e conjunturais, esta pesquisa não pretende anular outras matrizes explicativas, tampouco estabelecer um nexo de causalidade definitivo e irrefutável entre as intervenções de tráfego e os índices de criminalidade.

É imperativo apontar as limitações metodológicas deste trabalho, onde o recorte analítico concentrou-se estritamente nos meses de junho entre os anos de 2022 e 2025, configurando uma janela amostral específica que impede a generalização ampla dos resultados para a totalidade das séries históricas anuais. Para uma determinação robusta do impacto real da infraestrutura viária sobre o crime, faz-se necessário um aporte de dados maior, que contemple séries temporais contínuas e o controle estatístico de outras variáveis exógenas.

Portanto, longe de encerrar o debate, a contribuição desta pesquisa reside em formalizar um registro e formular uma hipótese científica legítima a partir de indícios espaciais observados. Conclui-se que as evidências sugerem a relevância de se investigar, em pesquisas futuras e de maior fôlego, se e de que maneira soluções de mobilidade e engenharia de tráfego podem gerar subprodutos criminológicos não intencionais no espaço urbano. Fica evidente, desse modo, a necessidade premente de estabelecer canais estratégicos de integração entre as políticas de planejamento urbanístico e os planos de segurança pública nas metrópoles contemporâneas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRANTINGHAM, P. L., BRANTINGHAM, P. J. (1993). Nodes, paths and edges: Considerations on the complexity of crime and the physical environment. *Journal of Environmental Psychology*, 13(1), 3–28

BRANTINGHAM, P. L., BRANTINGHAM, P. J. Environmental Criminology. Beverly Hills: Sage, 1981.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2017. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9503-23-setembro-1997-372348-norma-pl.html>. Acesso em: 11 dez 2025. Portal da Câmara dos Deputados.

CAMINHAS, D. A. “Perdeu, Perdeu! Isso é um assalto!”: uma análise dos processos de decisão, planejamento, execução e uso da força nos roubos em Belo Horizonte. 2018. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Belo Horizonte. 2018.

CARRIÓN, F. Violencia Urbana: Un asunto de ciudad. EURE, 2008.

CAVALCANTI, M.; **CAZETTA,** HENRIQUES, R.; **MARTIN,** G.; L. C.; **MONTEZUMA,** R.; **PINZÓN,** R.; **RODRIGUEZ,** C. **ZACCHI,** J. M. Urbanismo e Segurança Pública. São Paulo: Bei, 2019.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Cidade de São Paulo chega a 232,7 km com a terceira entrega do ano da faixa preferencial para motociclistas. 2025. Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/noticias/2025/07/11/projeto-da-faixa-azul-ganha-mais-11,5-km-na-jacupesseg.aspx#:~:text=Agora%2C%20s%C3%A3o%20232%2C7%20km,%2C%20t%C3%AAm%2011%2C5%20km>. Acesso em: 18 out 2025.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Perguntas e Respostas. 2025. Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/consultas/faixa-azul/perguntas-e-respostas.aspx>. Acesso em 31 dez 25.

CULLEN, G. A Paisagem Urbana. São Paulo: Edições 70, 2009.

FIELD, A. Descobrindo a Estatística Usando SPSS. 2. Ed. Porto Alegre: Artemed, 2009.

HILLIER, B., SAHBAZ, O. "Crime and Urban Design: Na Evidence-Based Approach". 2008. University College London. Londres. 2008.

LYNCH, K. A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes. 2011.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Prefeitura implanta a Faixa Azul em mais quatro vias da cidade. 2024. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/w/prefeitura-implanta-a-faixa-azul-em-mais-quatro-vias-da-cidade>. Acesso em: 31 dez 25.

SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. São Paulo, EDUSP, 2008.

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA DE SÃO PAULO. Consultas. 2025. Disponível em: <https://www.ssp.sp.gov.br/estatistica/consultas>. Acesso em: 10 out 25.