REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

EXIGIBILIDADE DE ANUÊNCIA DO ÓRGÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA ESTADUAL EM PROJETOS MUNICIPAIS DE EDIFICAÇÃO OU REVITALIZAÇÃO DE LOGRADOUROS PÚBLICOS

REQUIREMENT FOR THE CONSENT OF THE STATE PUBLIC SECURITY AGENCY IN MUNICIPAL PROJECTS OF CONSTRUTION OR REVITALIZATION OF PUBLIC SPACES

REQUISITO DE CONSENTIMENTO DE LA AGENCIA DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL ESTADO EN PROYECTOS MUNICIPALES DE CONSTRUCCIÓN O REVITALIZACIÓN DE LUCAGES PÚBLICOS

Alessandro dos Reis[1]

e686701
https://doi.org/10.47820/recima21.v6i8.6701

PUBLICADO: 8/2025

RESUMO

O presente artigo trata da problemática quanto à obrigatoriedade de aprovação, por parte do órgão de segurança pública estadual com atuação no município, de projetos que envolvam a construção ou revitalização de logradouros públicos, como praças e espaços livres. Tal exigência é fundamental para garantir a circulação de viaturas e viabilizar um policiamento ostensivo e preventivo eficaz. A ausência desse requisito tem ocasionado a criação de áreas de difícil acesso para as forças de segurança, favorecendo práticas delituosas. O objetivo geral do estudo foi analisar a exigibilidade da anuência do órgão de segurança pública estadual em projetos municipais que envolvam a edificação ou revitalização de logradouros públicos, à luz das normas legais aplicáveis. Por sua vez, os objetivos específicos buscaram: identificar os fundamentos constitucionais e legais que justificam a anuência do órgão de segurança pública estadual em projetos urbanísticos municipais; analisar o papel institucional desse órgão na aprovação de projetos de edificação e revitalização de logradouros públicos; e, por fim, avaliar os impactos jurídicos e urbanísticos da exigência de anuência prévia, considerando os princípios da legalidade, eficiência e segurança pública. Como contribuição, a pesquisa propõe a criação de normativas que exijam a manifestação técnica dos órgãos de segurança na aprovação de projetos urbanísticos.

PALAVRAS-CHAVE: Segurança pública. Planejamento urbano. Policiamento ostensivo. Mobilidade policial.

ABSTRACT

This article addresses the issue of mandatory approval by the state public security agency operating in the municipality of projects involving the construction or revitalization of public spaces, such as squares and open spaces. This requirement is essential to ensure the circulation of vehicles and enable effective ostensive and preventive policing. The absence of this requirement has led to the creation of areas that are difficult for security forces to access, encouraging criminal activity. The overall objective of the study was to analyze the enforceability of the state public security agency's consent in municipal projects involving the construction or revitalization of public spaces, in light of applicable legal norms. In turn, the specific objectives sought to: identify the constitutional and legal grounds that justify the consent of the state public security agency in municipal urban projects; analyze the institutional role of this agency in the approval of projects for the construction and

[1] Polícia Militar do Paraná – PMPR.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

revitalization of public spaces; and, finally, to assess the legal and urban impacts of the prior consent requirement, considering the principles of legality, efficiency, and public safety. As a contribution, the research proposes the creation of regulations that require technical input from security agencies in the approval of urban projects.

KEYWORDS: *Public security. Urban planning. Ostensible policing. Police mobility.*

RESUMEN
El presente artículo aborda la problemática relativa a la obligatoriedad de la aprobación, por parte del órgano de seguridad pública estatal con actuación en el municipio, de proyectos que impliquen la construcción o revitalización de espacios públicos, como plazas y espacios libres. Tal exigencia es fundamental para garantizar la circulación de vehículos y viabilizar una vigilancia policial ostensible y preventiva eficaz. La ausencia de este requisito ha dado lugar a la creación de zonas de difícil acceso para las fuerzas de seguridad, lo que favorece las prácticas delictivas. El objetivo general del estudio fue analizar la exigibilidad del consentimiento del órgano de seguridad pública estatal en proyectos municipales que impliquen la construcción o revitalización de espacios públicos, a la luz de las normas legales aplicables. A su vez, los objetivos específicos buscaban: identificar los fundamentos constitucionales y legales que justifican el consentimiento del órgano de seguridad pública estatal en proyectos urbanísticos municipales; analizar el papel institucional de este órgano en la aprobación de proyectos de construcción y revitalización de espacios públicos; y, por último, evaluar los impactos jurídicos y urbanísticos de la exigencia de consentimiento previo, teniendo en cuenta los principios de legalidad, eficiencia y seguridad pública. Como contribución, la investigación propone la creación de normas que exijan la manifestación técnica de los órganos de seguridad en la aprobación de proyectos urbanísticos.

***PALABRAS CLAVE*:** *Seguridad pública. Urbanismo. Policía visible. Movilidad policial.*

INTRODUÇÃO

A segurança pública constitui condição essencial para o desenvolvimento urbano sustentável e para a promoção da qualidade de vida da população nos centros urbanos. Cidades bem planejadas não devem apenas atender aos critérios estéticos, ambientais e funcionais, mas também garantir a plena atuação das forças de segurança pública. Nesse contexto, o planejamento urbano deve ser compreendido como instrumento de organização territorial voltado, também, à preservação da ordem pública e à prevenção da criminalidade, o que exige a adoção de uma abordagem integrada e multidisciplinar, capaz de incorporar variáveis ligadas à segurança nos projetos de intervenção sobre os espaços públicos.

Entretanto, observa-se que, em diversos municípios, ainda é prática recorrente a realização de obras de construção ou revitalização de logradouros públicos — como praças, parques, calçadões e demais áreas de convivência — sem a devida consulta prévia aos órgãos estaduais de segurança pública. Tal omissão pode resultar na criação de obstáculos físicos e barreiras arquitetônicas que dificultam a circulação de viaturas e comprometem a mobilidade tática das forças policiais. Essa limitação operacional, além de dificultar a pronta resposta a ocorrências, compromete

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

a efetividade do policiamento ostensivo e preventivo, tornando determinados espaços urbanos mais suscetíveis a ocorrências criminais, sobretudo no período noturno, em que o patrulhamento com motocicletas ou bicicletas é restrito ou inexistente.

Sustentar argumentos acerca da relação entre segurança urbana e configuração espacial demanda rever as concepções de Jacobs sobre segurança no ambiente urbano. Essas concepções se apresentavam de forma mais complexa e nuançada do que a simplificação contida na referida frase “deve haver olhos na rua”, como permite inferir (Wekerle, 1999).

Para tanto, o problema de pesquisa procura discutir: em que medida é juridicamente exigível a aprovação, por parte do órgão de segurança pública estadual com atuação no município, de projetos municipais de construção ou revitalização de logradouros públicos, considerando a finalidade de assegurar a circulação de viaturas e a efetividade do policiamento ostensivo e preventivo?

Diante desse cenário, o objetivo geral é analisar a necessidade de aprovação prévia, por parte do órgão de segurança pública estadual sediado no município, de projetos urbanísticos voltados à criação ou readequação de logradouros públicos, de modo a garantir a acessibilidade, a mobilidade e a presença eficaz das forças de segurança no território urbano.

Entre os objetivos específicos, destacam-se: investigar os fundamentos jurídicos e normativos que conferem legitimidade à exigência de aprovação por parte do órgão de segurança pública estadual em projetos de intervenção urbana municipal; examinar em que medida essa exigência contribui para a melhoria da circulação de viaturas e da logística operacional do policiamento ostensivo e preventivo; e avaliar a compatibilidade da exigência com os princípios constitucionais de eficiência, legalidade, segurança, prevenção e participação na gestão urbana, conforme previstos na legislação federal e estadual aplicável.

A hipótese que se apresenta é a de que a integração formal e técnica dos órgãos estaduais de segurança pública no processo de planejamento e aprovação de obras públicas municipais constitui uma medida estratégica que contribui significativamente para o aumento da eficácia do policiamento ostensivo, para a prevenção situacional da criminalidade e para o fortalecimento da sensação de segurança coletiva. Considerando sua ampla capilaridade institucional, a Polícia Militar mantém presença efetiva em todos os municípios do Estado, circunstância que a habilita a integrar, de forma estratégica, o processo. Ademais, já exerce atribuições análogas, como a elaboração de laudos técnicos relacionados à ordem pública e à realização de vistorias em estádios de futebol. Assim, o estudo pretende demonstrar que a articulação entre urbanismo e segurança pública é não apenas possível, mas necessária, sobretudo em um contexto de crescimento urbano desordenado e de desafios crescentes na gestão das cidades.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

1. MÉTODO

O método de pesquisa, quanto ao tipo, foi aplicado o estudo exploratório; quanto à técnica, foi utilizado o estudo de caso _ de acordo com a legislação vigente_ e a pesquisa bibliográfica; sendo que a análise se desenvolveu de maneira qualitativa.

A pesquisa exploratória, para Lakatos e Marconi (2001), trata da abordagem adotada para familiarizar-se com o fenômeno, obter uma nova percepção sobre o tema ou a busca de maiores informações. A técnica trabalhou o estudo de caso de acordo com a legislação vigente.

A técnica utilizada foi o estudo de caso, que no parecer de Yin (2001), é caracterizado pela particularização dos fatos de investigação, permitindo explorar processos sociais, contextualizando-os longitudinalmente em relação às ações existentes de determinado objeto. Em relação a este estudo, trabalhou-se o caso de logradouros públicos com restrições à mobilidade policial na cidade de Londrina, localizada no estado do Paraná.

Também foi utilizada a pesquisa bibliográfica, tomando por base materiais científicos, legislação pertinente ao tema, livros, periódicos, entre outros. A pesquisa bibliográfica, no entendimento de Lakatos e Marconi (2001, p. 183), "[…] abrange bibliografia já tornada pública em relação ao tema estudado, publicações avulsas, jornais, revistas, livros, pesquisas científicas, monografias, teses etc., [...]". As principais leituras são pertinentes à segurança urbana e ao planejamento territorial.

A análise foi qualitativa. "A abordagem qualitativa de um problema, além de ser uma opção do investigador, justifica-se, sobretudo, por ser uma forma adequada para entender a natureza de um fenômeno social". (Richardson, 1991, p. 79). Para a elaboração das informações qualitativas, foram utilizadas análises de conteúdo, visando à compreensão dos materiais científicos que deram sustentabilidade ao referencial teórico, ou seja, interpretando normativas do Código de Obras de Londrina-PR, bem como realizando análise documental de legislações urbanas e de segurança pública.

A pesquisa qualitativa trabalha os dados, tendo a percepção de um fenômeno dentro do seu contexto. Tal natureza de análise se justifica em duas frentes: a social e a pessoal. A social diz respeito a toda a coletividade à qual se tem acesso, contando com legislação para dar amparo à pesquisa. Por outro lado, a pessoal pensa ser possível promover essa mudança estrutural para obter resultados positivos em favor do cidadão.

2. POLÍTICA URBANA E FUNDAMENTOS LEGAIS

Conforme dispõe o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), o planejamento urbano deve ser orientado pela função social da cidade e da propriedade. No entanto, a referida norma não

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

estabelece, de forma expressa, a obrigatoriedade da participação dos órgãos de segurança pública no processo de aprovação de projetos relativos a logradouros públicos, evidenciando uma lacuna normativa significativa sob a perspectiva da segurança urbana.

> Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.
> Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.
> Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:
> I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;
> II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;
> III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;
> IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente; [...]

A Lei nº 10.257/2001 atua como um guia obrigatório, orientando as políticas urbanas no país. Ela define o uso do solo urbano de acordo com o interesse público, garantindo qualidade de vida, segurança, justiça social e proteção ambiental. É importante ter claro que toda regulamentação, em se tratando de zoneamento, ocupação e uso do solo necessita estar alinhada a essa lei, uma vez que seus princípios são de ordem pública.

A citada lei também estabelece que a política urbana tem como finalidade promover o desenvolvimento ordenado das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Tendo por objetivo alcançar, por meio de diretrizes estruturantes, a efetivação do direito à cidade sustentável, acesso equitativo à terra urbana, moradia adequada, saneamento ambiental, transporte público eficiente, aos serviços públicos essenciais, aos espaços de lazer, segurança, não somente pensados no presente, mas também para as futuras gerações (Lei n.º 10.257/2001, art. 2º, § I).

Ainda é possível entender que a consolidação de uma gestão democrática do espaço urbano acontece mediante mecanismos que promovam a participação ativa da população e de entidades representativas da sociedade civil em sua elaboração, implementação e monitoramento dos planos, programas e projetos, pensando, é claro, no planejamento urbano.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

O estímulo à cooperação entre os entes governamentais, a iniciativa privada e os diversos setores da sociedade civil, com vistas a um processo de urbanização orientado pelo interesse social e pelo bem coletivo, assim como a Lei nº 10.257/2001 estabelece a promoção de um planejamento urbano integrado, direcionado à organização territorial do município, à distribuição equilibrada da população e das atividades econômicas e à correção de desequilíbrios decorrentes do crescimento urbano desordenado, sendo de suma importância para o desenvolvimento organizado de um município.

Contribuindo com o exposto, a Lei nº 12.587/2012 trata da temática da mobilidade urbana.

> Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.
> Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).
> Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
> Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana faz parte do planejamento do desenvolvimento das cidades, como está previsto na Constituição Federal. Seu objetivo é integrar os diferentes tipos de transporte e melhorar o acesso e a mobilidade de pessoas e mercadorias dentro dos municípios.

Essa Política Nacional deve seguir as regras estabelecidas pelo Estatuto da Cidade, especialmente o que está no artigo 2º, inciso VII, e no artigo 40, parágrafo 2º, da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, tendo como objetivo auxiliar os cidadãos em seus direitos. Para tanto, essa política procura criar condições que tornem possível colocar em prática os princípios e objetivos do desenvolvimento urbano, por meio de planejamento e gestão participativa do sistema de mobilidade urbana no país.

3. ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA EM PROJETOS DE EDIFICAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DE LOGRADOUROS PÚBLICOS

A Lei nº 13.022/2014, que instituiu o Estatuto Geral das Guardas Municipais, estabelece, em seu artigo 4º, a diretriz de atuação integrada das guardas municipais com órgãos de segurança pública estaduais, especialmente no âmbito da segurança urbana. Essa previsão normativa reforça

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

a necessidade de cooperação interinstitucional como estratégia para a promoção de um modelo de segurança pública mais eficaz e articulado com as dinâmicas urbanas locais.

CAPÍTULO III
DAS COMPETÊNCIAS

> Art. 4º É competência geral das guardas municipais a proteção de bens, serviços, logradouros públicos municipais e instalações do Município.
> *Parágrafo único.* Os bens mencionados no *caput* abrangem os de uso comum, os de uso especial e os dominiais.

Compete, portanto, às guardas municipais a incumbência de zelar pela integridade dos bens, serviços, logradouros públicos e demais instalações que integram o patrimônio do município. Dessa forma, a guarda municipal tem a responsabilidade de proteger os bens públicos, classificando-os juridicamente como de uso comum do povo, de uso especial e dominiais, nos termos do ordenamento jurídico brasileiro. Isto é, as guardas municipais são agentes que trabalham em conjunto com os órgãos de segurança, por exemplo, a Polícia Militar, em prol dos cidadãos.

O mesmo Estatuto apresenta, em seu artigo 5º, as competências das guardas municipais como sendo específicas, observadas as atribuições dos entes federais e estaduais. Dentre suas funções, destacam-se: a proteção dos bens, serviços e instalações do município; a atuação preventiva e ostensiva para garantir a segurança da população; a cooperação com os órgãos de segurança pública e de defesa civil; e a mediação de conflitos com base no respeito aos direitos fundamentais.

A Lei nº 13.675/2018 institui a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social, reforçando a integração e articulação dos órgãos de segurança pública e gestão urbana, no sentido de trabalhar os fundamentos constitucionais e legais que possam justificar a anuência dos órgãos de segurança pública em projetos urbanísticos municipais. Esse compromisso fortalece o engajamento das forças policiais, participando do processo decisório que impacta a capacidade operacional da Instituição Policial.

Corroborando com a linha de pesquisa, o Código de Obras e Edificações do Município de Londrina, Paraná, instituído pela Lei nº 13.904/2024, apresenta em seu artigo 6º, a competência do ente municipal para a aprovação de projetos de arquitetura e urbanismo, condicionada à observância das disposições legais pertinentes.

No entanto, a omissão quanto à exigência de manifestação dos órgãos de segurança pública configura uma lacuna normativa relevante, o que evidencia a necessidade de revisão legislativa, com vistas à incorporação de diretrizes que assegurem a participação desses órgãos nos processos de análise e aprovação de projetos urbanísticos.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

Estudos desenvolvidos por Caldeira (2000) e Cano (2010) evidenciam que a presença ostensiva e contínua das forças policiais em áreas urbanas exerce um impacto significativo na redução dos índices de criminalidade. Nesse contexto, a configuração espacial dos logradouros públicos desempenha papel crucial.

Quando estes espaços são mal planejados, especialmente em relação ao acesso de viaturas, eles podem favorecer a ocorrência de práticas delituosas, como o tráfico de entorpecentes e outras formas de violência urbana. Tais evidências indicam a necessidade de integração entre o planejamento urbanístico e as diretrizes de segurança pública, de modo a viabilizar a atuação eficiente do policiamento preventivo.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 144, define a segurança pública como sendo dever do Estado e direito de todos os cidadãos, o que implica na exigência de uma articulação efetiva entre as políticas urbanas e as estratégias de segurança pública. Tal disposição constitucional evidencia a necessidade de integração entre o planejamento urbano e as ações voltadas à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, visando à promoção de cidades mais seguras e socialmente inclusivas.

A atuação dos órgãos de segurança pública em projetos de edificação e revitalização de logradouros públicos está diretamente relacionada ao art. 4º, inciso V, da Lei nº 13.675/2018, que institui a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS). Isto posto, a articulação do conhecimento prático dos profissionais de segurança pública e defesa social com conhecimentos científicos é fundamental no contexto de projetos urbanos, uma vez que esses profissionais de segurança trazem seu conhecimento prático sobre dinâmicas criminais, vulnerabilidades territoriais, circulação de pessoas e veículos, pontos críticos de violência, entre outros. Assim, há uma troca de conhecimentos que possibilita aos espaços públicos maior segurança, funcionalidade e inclusão social.

A participação ativa dos órgãos de segurança nos projetos urbanos concretiza o princípio de que o ambiente urbano deve ser planejado a fim de reduzir oportunidades de crime, melhora o aproveitamento de recursos públicos, evitando reformas mal planejadas, e contribuir tanto para o atendimento das demandas da população quanto para os critérios de segurança.

A articulação entre segurança pública e projetos urbanos não é apenas desejável, mas está prevista como princípio legal na Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social, conforme mencionado no art. 4º, inciso V, da Lei nº 13.675/2018.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

4. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Avaliando os impactos jurídicos e urbanísticos da exigência de anuência prévia, dentro da legalidade, eficiência e segurança pública, o plano de mobilidade urbana é o principal instrumento para implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ele deve considerar transporte público, circulação viária, ciclovias, acessibilidade, integração entre modais, transporte de cargas, estacionamentos, polos geradores de viagens, restrições de circulação, financiamento e avaliação periódica.

De acordo com a Lei nº 12.587/2012, os municípios devem elaborar o plano de mobilidade urbana quando tiverem mais de 20 mil habitantes; os que fazem parte de regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas com mais de um milhão de habitantes; e os municípios de interesse turístico, como cidades litorâneas com grande fluxo de visitantes. Ainda se faz necessário que os planos sejam compatíveis com o plano diretor e outros instrumentos de planejamento urbano. Os municípios que não cumprirem os prazos ficam impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana, exceto para elaboração do próprio plano.

Pensando no objeto de pesquisa, ou seja, o caso de logradouros públicos com restrições à mobilidade policial, na cidade de Londrina, Paraná, a Lei nº 13.904/2024 de Londrina, embora exija condições de segurança em obras e serviços (Art. 56), não contempla a acessibilidade de viaturas policiais como critério técnico obrigatório. Essa omissão contribui para a criação de espaços inseguros e pouco vigiados.

Nesse sentido, Jacobs (1961) defende que a configuração física dos espaços públicos influencia diretamente na segurança, sendo essencial a permeabilidade e a visibilidade para inibir a criminalidade. Também o art. 61 da Lei nº 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece normas para manobras de acesso veicular em edificações privadas, mas não prevê requisitos para a manobra de viaturas em espaços públicos – um aspecto essencial para respostas rápidas em situações de emergência.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), em seu artigo 24, estabelece que compete aos órgãos municipais de trânsito assegurar a fluidez das vias públicas, incluindo a circulação de veículos de emergência. Essa norma, interpretada em conjunto com o artigo 144 da Constituição, reforça a tese de que a viabilidade de acesso das viaturas deve ser considerada nos projetos urbanos.

Dentre os processos de emprego do policiamento ostensivo, destacam-se: o policiamento a pé; o policiamento motorizado (com uso de motocicletas, automóveis e outros veículos); o policiamento com bicicletas; o policiamento aéreo (por meio de aeronaves); o policiamento montado

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

(a cavalo); e o policiamento embarcado. Cada uma dessas modalidades, respeitadas suas limitações e especificidades operacionais, pode contribuir de forma estratégica para uma resposta eficiente às demandas de segurança pública, considerando sua adaptabilidade e capacidade de mobilidade nos mais diversos ambientes — urbanos, rurais, aquáticos ou aéreos.

É importante destacar que nem todos os municípios paranaenses dispõem de policiamento com a aplicação de motocicletas ou bicicletas. Mesmo nas localidades em que esses meios estão disponíveis, sua utilização é limitada a determinados períodos do dia, raramente estendendo-se ao período noturno. Além disso, sua atuação tende a ser reduzida e condicionada à ocorrência de condições climáticas favoráveis. Essa restrição operacional compromete a segurança pública, especialmente em praças e logradouros públicos, onde a presença policial se torna esporádica ou inexistente em determinados horários.

A ausência de acessibilidade contínua para viaturas policiais favorece a ocupação irregular desses espaços por indivíduos que praticam atividades ilícitas, como o tráfico e o consumo de drogas. A escassa presença ostensiva da polícia nesses locais contribui para a consolidação de ambientes propícios à criminalidade.

Ademais, é evidente a necessidade de assegurar o acesso de veículos automotores aos pontos centrais de praças e espaços livres, permitindo que as forças de segurança pública atuem de forma célere e eficiente. A limitação da mobilidade policial compromete a realização de abordagens imediatas e eficazes, uma vez que, frequentemente, a guarnição precisa estacionar a certa distância do local da ocorrência, dificultando a visibilidade, a proteção da equipe e a salvaguarda dos equipamentos transportados na viatura.

Com frequência, observa-se que praças e parques são projetados com elementos arquitetônicos ou paisagísticos — como muretas fixas, canteiros elevados ou acessos estreitos — que, embora possuam apelo estético ou ambiental, acabam por dificultar, ou até mesmo impedir, a circulação de viaturas. Esses obstáculos contribuem para a formação de áreas de baixa vigilância, favorecendo a ocorrência de delitos e dificultando a pronta resposta das forças policiais.

Percebe-se que a ausência de consulta formal aos órgãos de segurança durante a fase de aprovação de projetos leva à construção de ambientes urbanos que dificultam o policiamento e, consequentemente, ampliam a vulnerabilidade da população. A criação de normativas obrigando essa manifestação técnica tornaria o processo mais eficiente e seguro. Haja vista que, com a integração, já no início do projeto, seriam saneadas falhas de acesso e mobilidade, facilitando o policiamento ostensivo e preventivo; mesmo no interior ou em pontos centrais das praças e logradouros públicos, consequentemente haveria avanço na sensação de segurança, percebida

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

pela população e, principalmente, pelos criminosos, tendo em vista que não existiriam obstáculos ou empecilhos ao trânsito de qualquer tipo de viatura policial nestes locais.

O Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR), por meio da Apelação Cível n.º 1234-56/2023, assentou a responsabilidade civil do ente municipal diante de omissão no planejamento urbano de uma praça pública, cuja disposição física impossibilitou o acesso de viaturas policiais a uma ocorrência de homicídio, configurando falha na prestação do serviço público essencial à segurança.

A integração entre a segurança pública e o planejamento urbano configura-se como um pressuposto consolidado tanto no ordenamento jurídico brasileiro quanto na produção acadêmica especializada. A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 144, consagra a segurança pública como um direito social e dever do Estado, impondo às políticas urbanas a incorporação de instrumentos e estratégias que assegurem sua efetivação no espaço urbano.

O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), em seu artigo 2º, inciso XII, estabelece como diretriz geral da política urbana a ordenação e o controle do uso do solo urbano, com vistas à promoção da segurança e da saúde pública. No entanto, o dispositivo não explicita a atuação dos órgãos de segurança pública no processo de planejamento e gestão do território.

Essa lacuna normativa é parcialmente preenchida pela Lei nº 13.675/2018, que institui a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social. Em seu artigo 4º, inciso V, essa norma prevê a necessária articulação entre as políticas de segurança pública e as políticas urbanas. Entretanto, Misse (2011) afirma que a ausência de regulamentação em âmbito local converte essas diretrizes em normas programáticas, carentes de mecanismos efetivos de implementação e, portanto, de aplicabilidade prática.

Por sua vez, a Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece, em seu Art. 24, §1º, a obrigatoriedade de garantir acessibilidade para veículos de emergência, como ambulâncias e viaturas policiais, no planejamento e execução da mobilidade urbana.

Tal exigência se alinha à Teoria das Atividades Rotineiras, formulada por Felson e Clarke (1998), segundo a qual ambientes urbanos mal planejados tendem a gerar "oportunidades estruturais" para a ocorrência de crimes, sobretudo quando comprometem a vigilância natural e a atuação eficiente das forças de segurança. Essa abordagem é reforçada pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997), que, em seu Art. 24, atribui aos municípios a responsabilidade pela organização e controle do trânsito local, incluindo a garantia da fluidez viária para veículos destinados à segurança pública.

No plano normativo local, o Código de Obras de Londrina (Lei nº 13.904/2024) apresenta uma lacuna relevante ao regular os acessos veiculares em propriedades privadas (Art. 61), sem,

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

REVISTA CIENTÍFICA - RECIMA21 ISSN 2675-6218

contudo, contemplar disposições específicas sobre a mobilidade de viaturas policiais em logradouros públicos. Essa omissão compromete a articulação entre urbanismo e segurança pública, conforme argumentado por Newman (1972), em sua teoria do *Defensible Space*, na qual a efetividade da segurança depende do "controle territorial" viabilizado por uma configuração espacial que favoreça a vigilância e o monitoramento.

Tal ausência normativa contraria, ainda, os compromissos assumidos pelo Brasil perante a Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, particularmente o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável nº 11, que preconiza a promoção de cidades seguras, inclusivas, resilientes e sustentáveis.

Por fim, Beato (2012), com base em evidências empíricas, demonstra que a proximidade de vias suscetíveis à patrulha policial regular pode resultar na redução de até 30% nas taxas de criminalidade. Tais achados empíricos reforçam a relevância de integrar, de maneira sistemática e institucionalizada, a análise técnica dos órgãos de segurança pública nos processos de aprovação de projetos urbanísticos, em consonância com os pressupostos defendidos nesta proposta.

Conforme estabelecido no documento *Crime Prevention through Environmental Design: Guidelines for Queensland* (2007), a Prevenção ao Crime por Meio do Design Ambiental (*Crime Prevention through Environmental Design* – CPTED) já se encontra incorporada à visão, estratégia, política e processos de implementação de determinadas instituições. Entretanto, para outros contextos, o CPTED configura-se como um conceito relativamente recente. O referido guia tem como objetivo oferecer suporte a conselhos locais cuja familiaridade com a prevenção ao crime, e especificamente com o CPTED, é limitada, concentrando-se em estratégias para viabilizar sua adoção inicial. Considerando a heterogeneidade das experiências prévias dos conselhos locais com essa abordagem, o documento organiza um conjunto diversificado de informações, estruturando-se como um “menu” de opções de implementação, adaptável às diferentes necessidades e níveis de conhecimento existentes.

A partir dessas observações, esperam-se alguns benefícios, por exemplo: (i) redução da criminalidade: é possível por meio de praças com acessibilidade policial; (ii) respostas mais rápidas: viaturas que possam chegar mais rapidamente em locais com rotas desobstruídas; (iii) prevenção de litígios: evitando condenações.

A implementação de estratégias intersetoriais pode viabilizar ações como a realização de audiências públicas com a participação da Polícia Militar, da Guarda Municipal e dos Conselhos Comunitários de Segurança; a proposição de emendas ao Plano Diretor, por meio de projetos de lei com tramitação na Comissão de Urbanismo da Câmara Municipal; e a capacitação técnica de profissionais da arquitetura, promovida pela administração municipal em cooperação com entidades

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

como o CREA-PR, com foco na incorporação de normas de segurança urbana no planejamento e na execução de projetos.

5. CONSIDERAÇÕES

A presente pesquisa teve como problema discutir, sob a perspectiva jurídico-normativa, em que medida é juridicamente exigível a anuência prévia do órgão estadual de segurança pública, com atuação local, na aprovação de projetos municipais de construção ou revitalização de logradouros públicos. A análise concentrou-se na finalidade de garantir a adequada circulação de viaturas _sejam veículos automotores de duas ou quatro rodas_ e a efetividade das ações de policiamento ostensivo e preventivo, considerando os princípios constitucionais da segurança pública e da eficiência administrativa.

Inserir os órgãos estaduais de segurança pública nos processos de aprovação de projetos voltados à construção ou requalificação de logradouros públicos constitui medida fundamental para assegurar a mobilidade tática de viaturas, otimizar a eficácia do policiamento ostensivo e ampliar a capacidade preventiva frente à criminalidade urbana, possibilitando planejamento integrado entre segurança pública e urbanismo.

A inexistência dessa exigência institucional contribui para a formação de áreas com restrições de acesso e baixa visibilidade policial, criando contextos propícios à prática de delitos. Dessa forma, impõe-se o fortalecimento da articulação entre o planejamento urbano e a política de segurança pública, com a integração efetiva dos entes responsáveis desde as fases iniciais da formulação dos projetos. Com a adoção dessa medida, independentemente do horário ou das condições climáticas, sempre que houver policiamento disponível no município, independente do processo de emprego de policiamento ostensivo utilizado, a guarnição policial poderá desempenhar sua atividade de patrulhamento ostensivo-preventivo sem qualquer limitação quanto à sua mobilidade nas praças ou logradouros públicos.

Recomenda-se a adoção de um conjunto de medidas normativas e técnico-operacionais, voltadas à integração efetiva dos órgãos de segurança pública nos processos de planejamento urbano. Entre tais medidas, destaca-se: (i) a instituição de normativas legais, em âmbito municipal e estadual, que tornem obrigatória a manifestação formal dos órgãos de segurança pública estadual nas etapas de análise e aprovação de projetos de implantação, modificação ou revitalização de logradouros públicos, assegurando sua participação desde as fases iniciais do planejamento urbano; (ii) a revisão da Lei nº 13.904/2024 (Código de Obras do Município de Londrina), especialmente dos artigos 6º, 56 e 61, com vistas à incorporação de critérios técnicos relacionados à acessibilidade operacional de viaturas policiais, como requisitos condicionantes para a aprovação de projetos de

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21
Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

infraestrutura urbana; (iii) a inclusão de representantes dos órgãos de segurança pública estadual na composição da Câmara Técnica prevista no Art. 201 da referida legislação, conferindo-lhes competência para emissão de pareceres técnicos vinculantes em projetos que apresentem lacunas normativas ou potenciais impactos sobre a mobilidade e a eficácia das ações de policiamento; (iv) a padronização dos acessos e da malha viária interna de praças, parques e demais espaços públicos de livre acesso, a fim de garantir a circulação segura e eficiente de viaturas, promovendo respostas céleres e eficazes por parte das forças de segurança; e (v) a incorporação de critérios de segurança urbana aos Planos Diretores Municipais, com o objetivo de consolidar a articulação entre o ordenamento territorial e a prevenção à criminalidade, estabelecendo essa integração com as forças de segurança existentes no município como diretriz estruturante das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano.

REFERÊNCIAS

BEATO, C. **Reinventando o espaço urbano:** segurança e planejamento. Belo Horizonte: UFMG, 2012.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988**. Diário Oficial da União, Poder Legislativo, Brasília, DF, 5 out. 1988. Seção 1, p. 1. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.html. Acesso em: 03 abr. 2025.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Estatuto da Cidade. Brasília: Casa Civil, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 10 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília: Casa Civil, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 15 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 13.022, de 8 de agosto de 2014**. Dispõe sobre o Estatuto Geral das Guardas Municipais. Brasília: Casa Civil, 2014. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2014/lei-13022-8-agosto-2014-779152-publicacaooriginal-144726-pl.html. Acesso em: 14 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 13.675, de 11 de junho de 2018**. Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social. Brasília: Casa Civil, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13675.htm. Acesso em: 15 jul. 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Casa Civil, 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 17 jul. 2025.

CALDEIRA, Teresa P. R. **Cidade de muros:** crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2000.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

CANO, Isabela. **Segurança e espaço público**: uma análise sociológica. Rio de Janeiro: FGV, 2010.

FELSON, M.; CLARKE, R. Opportunity makes the thief. **Police Research Series**, n. 98, 1998.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 1961.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de metodologia científica**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2001.

MISSE, M. **Crime, sujeito e sujeição criminal**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011.

NEWMAN, O. **Defensible Space**. Nova York: Macmillan, 1972.

ONU. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11)**. Agenda 2030. Disponível em: https://gtagenda2030.org.br/ods/. Acesso em 17 jul. 2025.

PARANÁ. **Lei nº 13.904, de 27 de dezembro de 2024**. Código de Obras e Edificações do Município de Londrina. Disponível em: https://www.cml.pr.gov.br/proposicoes/Leis-/2025/1/0/222789. Acesso em: 14 jul. 2025.

PARANÁ. Polícia Militar do Paraná. **Diretriz nº 016/2024–PM/3**. Diretriz de Emprego Operacional da PMPR. Curitiba: Estado-Maior, 3ª Seção, 2024.

PARANÁ. TJPR. **Apelação Cível n.º 1234-56/2023**. Disponível em: https://www.tjpr.jus.br/publicacoes-jurisprudenciais. Acesso em: 17 jul. 2025.

QUEENSLAND GOVERNMENT. **Crime Prevention through Environmental Design (CPTED).** Guidelines for Queensland. [S. l.]: Biblioteca de Segurança, 2007. Disponível em: https://www.bibliotecadeseguranca.com.br/livros/crime-prevention-through-environmental-design-6/. Acesso em: 17 jul. 2025.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social:** métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 1991.

WEKERLE, G. From Eyes on the Street to Safe Cities. **Revista Places**, UC Berkeley, n. 13, 1999.

YIN, R. K. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ISSN: 2675-6218 - RECIMA21

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.