

GEOVANE DA CONCEIÇÃO ESTANISLAU

RADARES E A JUSTIÇA CEGA: O LUCRO DA MULTA

BELO HORIZONTE

2025

INTRODUÇÃO

A cidade torna-se uma prisão sem muros,
e o cidadão, um réu em liberdade condicional.

O trânsito urbano brasileiro é uma das expressões mais reveladoras da contradição entre o discurso civilizatório do Estado e sua prática arrecadatória. O que deveria ser um sistema de organização da mobilidade e de proteção à vida converteu-se, ao longo das últimas décadas, em uma máquina de extração econômica travestida de moralidade pública. Radares, estacionamentos rotativos e multas são apresentados como instrumentos pedagógicos, mas na prática configuram um modelo de punição seletiva, regressiva e lucrativa.

A partir da lógica da vigilância permanente e do controle social, conceito amplamente desenvolvido por *Michel Foucault* em *Vigiar e Punir*, o Estado brasileiro construiu uma estrutura de fiscalização que não se volta, prioritariamente, à preservação da vida, mas sim à manutenção de uma fonte contínua de arrecadação. O radar eletrônico, símbolo contemporâneo da disciplina urbana, transformou-se em um “*cobrador automático*”, operando sob a justificativa da segurança, mas funcionando como um mecanismo fiscal a serviço da contabilidade pública.

Esse modelo, no entanto, se distancia radicalmente da ideia de civilidade. A civilidade pressupõe igualdade de condições, consciência coletiva e reciprocidade moral. O que observamos nas cidades é o oposto. Uma engenharia de punição econômica que atinge de forma desigual as classes sociais, utilizando o erro do cidadão como oportunidade de lucro. Enquanto isso, o Estado permanece isento de qualquer responsabilização concreta por seus próprios descuidos quando permite ou se omite quanto a ruas esburacadas, sinalizações apagadas, iluminação precária, ausência de passarelas e ciclovias seguras.

A assimetria é evidente, o cidadão é legalmente obrigado a obedecer às normas de trânsito sob pena de multa, enquanto o Estado não possui nenhum mecanismo que o obrigue a manter a via em condições seguras. O resultado é um paradoxo jurídico e moral. O Estado pune o indivíduo por violar regras que ele próprio não cumpre.

Além disso, a definição unilateral dos limites de velocidade, das regras de circulação e dos valores das infrações reforça a ideia de que o poder público monopoliza não apenas o controle sobre o comportamento, mas também sobre o preço da

desobediência. Trata-se, portanto, de uma economia da punição, um sistema que transforma o direito de ir e vir em um contrato financeiro desigual, onde a infração é uma moeda e a obediência é uma obrigação tributária.

Essa realidade levanta uma questão ética e filosófica fundamental: *Pode o Estado se considerar justo quando utiliza o erro humano como fonte de lucro? E mais: É legítimo que o poder público trate a reeducação do cidadão como uma transação monetária, e não como um processo de consciência social?*

O presente ensaio busca iluminar essa discrepância urbana que utiliza a população como cofre e o erro como receita. Pretende discutir as distorções do modelo punitivo vigente e propor uma reestruturação ética e legal no sistema de trânsito brasileiro defendendo que a punição máxima deva ser a cassação do direito de dirigir, e não a multa pecuniária, devolvendo ao trânsito seu caráter educativo e humanista.

Ao substituir o dinheiro pela responsabilidade, o sistema deixa de ser uma ferramenta de opressão e se torna novamente um instrumento de formação cívica. Afinal, quando a punição se mede em reais, a lei deixa de educar e passa a servir à contabilidade dos cofres públicos.

A velocidade é uma das expressões mais puras da liberdade humana. Desde o instante em que o homem dominou o fogo, a roda e o motor, sua história passou a ser marcada por um desejo contínuo de ir mais longe, mais rápido e mais livre. O automóvel, em sua essência, é a materialização dessa aspiração: *auto - móvel*, o que se move por si, o que concede ao indivíduo o poder de conduzir o próprio destino.

Contudo, nas cidades contemporâneas, esse símbolo de autonomia foi sequestrado pelo aparato estatal de controle. O mesmo Estado que promoveu a industrialização e incentivou a motorização das massas agora atua como curador exclusivo da velocidade, decidindo unilateralmente o quanto o cidadão pode se mover e, por consequência, o quanto pode ser livre. Cria-se, assim, um paradoxo civilizatório em que enquanto o homem almeja ir mais rápido, o Estado o obriga a ir devagar; enquanto o progresso exalta o movimento, a burocracia erige barreiras ao deslocamento.

Esse controle da velocidade é também uma forma de controle da mente. Cada radar, cada quebra-molas, cada semáforo mal sincronizado são expressões de uma pedagogia da submissão, uma disciplina do tempo e da paciência imposta pela engenharia urbana. O cidadão aprende, dia após dia, que sua pressa é um erro, que seu ritmo é perigoso, e que seu desejo de chegar logo é uma forma de transgressão. O

automóvel, antes símbolo da autonomia, transforma-se em instrumento de domesticação.

A “*cidade lenta*” é, portanto, o laboratório da obediência. E é nela que a desigualdade se revela de modo mais brutal, o tempo do pobre é sempre mais curto. Quem depende do transporte público ou de longos deslocamentos precisa correr: Correr para trabalhar, para entregar, para sobreviver. Mas o sistema punitivo, com sua multiplicação de radares e armadilhas burocráticas, transforma essa pressa legítima em infração. O resultado é um castigo desigual onde o rico paga e segue, o pobre atrasa e se endivida. A lei, que deveria proteger, converte-se em marcador de classe.

Michel Foucault já alertava que o poder moderno não se impõe mais por meio da força física, mas pelo controle dos fluxos, do tempo, dos corpos e dos movimentos. Nesse sentido, o sistema de trânsito se torna uma das faces mais sofisticadas da disciplina social. Radares e multas são o *panóptico* urbano. Vigiam sem presença, punem sem diálogo e lucram com o medo. A cidade torna-se uma prisão sem muros, e o cidadão, um réu em liberdade condicional.

Entretanto, o paradoxo ético vai além do controle da velocidade. O Estado, que exige obediência absoluta às normas de trânsito, exime-se de qualquer responsabilização por suas próprias falhas estruturais. Ruas esburacadas, semáforos desregulados, sinalizações confusas e ausência de manutenção periódica colocam diariamente a vida dos cidadãos em risco. Ainda assim, não há mecanismo legal que obrigue o poder público a responder por tais omissões. A lei é severa com o motorista, mas indulgente com o gestor.

Essa assimetria jurídica fere o princípio republicano da igualdade. O cidadão é obrigado a respeitar a lei sob pena de multa, mas o Estado pode descumprir seus deveres sem sofrer sanção equivalente. O resultado é um modelo em que a autoridade pune, mas não é punida, o que esvazia o próprio conceito de Justiça. A Justiça, para ser justa, precisa olhar também para cima, e principalmente para si mesma.

Diante disso, torna-se necessário propor um novo pacto de responsabilidade urbana. Se o Estado tem o poder absoluto sobre o trânsito, deve igualmente responder por seus erros. A prefeitura, enquanto administradora da malha viária, deve ser tratada como ré quando sua omissão coloca em risco a vida dos cidadãos. Mecanismos de justiça célere e ressarcimento automático devem ser criados para reparar danos materiais e morais decorrentes da má gestão pública. Do mesmo modo, engenheiros e planejadores devem ser responsabilizados pelo tempo improdutivo que suas decisões

impõem à coletividade, afinal, cada hora perdida no congestionamento é uma fração da vida desperdiçada sob tutela do Estado.

A discussão que se segue não se limita ao trânsito. Trata-se de um debate sobre liberdade, responsabilidade e poder. Sobre até que ponto o Estado pode intervir na cadência natural da vida e sobre como o cidadão pode reivindicar de volta o direito de se mover não apenas com segurança, mas com dignidade. O trânsito, quando reduzido a uma equação financeira, deixa de ser instrumento de civilidade e se transforma em máquina de arrecadação. E um Estado que lucra com o erro não educa, apenas perpetua a dependência.

O presente ensaio busca, portanto, desvelar as contradições éticas, jurídicas e filosóficas do sistema de trânsito brasileiro e propor uma reestruturação que devolva à mobilidade seu valor educativo e libertador. A ideia central é que a punição não deve ter natureza pecuniária, mas sim moral e cívica, centrada na cassação do direito de dirigir e na reeducação como mecanismos de correção e consciência. Somente assim a lei pode deixar de ser um cofre e voltar a ser um espelho da justiça.

PROBLEMÁTICA

A problemática central deste estudo emerge da interseção entre mobilidade urbana, desigualdade social, economia do tempo e poder punitivo do Estado. Embora, em aparência, o trânsito seja apenas uma questão técnica, sua estrutura revela tensões profundas entre liberdade individual e regulação institucional, tensões que ecoam discussões clássicas da filosofia política, da sociologia do controle e da economia crítica contemporânea.

Desde *John Locke*, a legitimidade do poder estatal repousa sobre o princípio do consentimento e da proteção dos direitos fundamentais, entre eles a liberdade e a propriedade. No entanto, quando o Estado assume o monopólio absoluto da mobilidade, regulando velocidades, trajetórias, tempos e fluxos ele administra, na prática, um recurso ainda mais fundamental: o tempo de vida. A questão torna-se ainda mais profunda quando observamos que o automóvel, enquanto extensão tecnológica do corpo, foi concebido justamente para ampliar o alcance e acelerar o ritmo natural do indivíduo. Assim, forma-se um paradoxo radical, onde o Estado limita exatamente aquilo que a tecnologia expandiu, criando uma tensão permanente entre a promessa de velocidade e a realidade da contenção.

A sociologia das punições, sobretudo em autores que analisam o Estado como agente seletivo do controle social, demonstra que regulamentações aparentemente neutras produzem impactos desiguais. Como argumenta Thomas Piketty, desigualdades materiais tendem a se reproduzir quando os mecanismos de regulação operam de forma assimétrica entre classes sociais. No caso da mobilidade urbana, essa assimetria se traduz em uma economia do tempo profundamente desigual, onde:

- **Os mais pobres precisam correr:** Porque seu tempo está diretamente vinculado à sobrevivência, ao trabalho por hora, à informalidade, ao transporte precário;
- **Os mais ricos podem desacelerar:** Porque contam com margens de manobra, autonomia financeira e meios de transporte mais eficientes.

Esse quadro encontra eco metafórico no filme *O Preço do Amanhã*, no qual o tempo é literalmente a moeda de troca e onde a desigualdade se expressa em minutos de vida, não em saldo bancário. A metáfora se aplica ao ambiente urbano real, quando semáforos desregulados, congestionamentos crônicos, radares controversos e engenharia de tráfego mal planejada consomem horas diárias dos cidadãos, o Estado

está, de fato, extraindo tempo de vida, agravando desigualdades e operando como um agente econômico oculto produtor de lentidão.

A pobreza, nesse contexto, não é apenas falta de recursos, é falta de tempo. Estudos recentes mostram que a escassez cognitiva gerada pela preocupação constante com necessidades básicas reduz a capacidade de raciocínio em até 30%. O indivíduo pressionado pela sobrevivência vive em regime acelerado, comprimido entre múltiplos empregos, deslocamentos extensos e demandas urgentes. E é precisamente esse indivíduo que mais sofre com a lentidão imposta pela infraestrutura urbana, formando um ciclo punitivo que não está na lei, mas na arquitetura das cidades.

Assim, surge uma contradição essencial, enquanto o cidadão é punido quase instantaneamente por exceder limites de velocidade através de multas eletrônicas, radares automatizados e autuações que operam sem margem de correção, o Estado, quando causa prejuízos através de sua própria lentidão estrutural, não sofre consequências equivalentes. A prefeitura controla cada detalhe do fluxo urbano, mas não responde judicialmente pela perda de tempo social que produz, nem pelo custo econômico indireto que impõe à população.

Esse desequilíbrio jurídico traduz uma forma moderna de desigualdade institucional, que é a capacidade punitiva automatizada e eficiente quando dirigida ao indivíduo, mas morosa, burocrática e quase impermeável quando deveria recair sobre o poder público. A lentidão que paralisa os semáforos é a mesma que paralisa os processos judiciais, e ambas recaem sobre o mesmo grupo de pessoas, o grupo dos cidadãos comuns.

A problemática, portanto, transcende o campo do trânsito. Ela expõe um modelo de governança no qual o Estado acumula prerrogativas sem assumir responsabilidades proporcionais. Se aceita que possa regular cada aspecto da mobilidade, deveria também ser responsabilizado pela má gestão dessa regulação, inclusive com mecanismos de compensação direta e ágil aos cidadãos lesados. Caso contrário, o contrato social se transforma em contrato de submissão.

O debate que se abre é inevitável: Até que ponto a legitimidade da regulação estatal se mantém quando ela reproduz desigualdades temporais, econômicas e cognitivas, e quando o cidadão é punido pela velocidade enquanto o Estado permanece impune pela lentidão?

HIPÓTESE

A hipótese central deste estudo é que o modelo atual de fiscalização e punição no trânsito brasileiro opera menos como instrumento educativo e mais como mecanismo arrecadatório, gerando impactos desproporcionais sobre cidadãos de menor poder aquisitivo e reforçando desigualdades sociais já existentes. Tal modelo, ao concentrar-se em multas pecuniárias, produz um sistema no qual a punição é calibrada não pela gravidade da infração, mas pela capacidade financeira do infrator, o que desvirtua o princípio de isonomia e distorce o sentido pedagógico das normas de trânsito.

Além disso, propõe-se que a substituição integral das sanções financeiras por sanções administrativas de cassação temporária ou definitiva do direito de dirigir reservando multas apenas para casos estritamente penais ou danos materiais comprovados reduziria drasticamente os incentivos arrecadatórios do Estado e realinharia o sistema à sua função primordial, que é a preservação da vida e a educação do condutor.

Se a cassação representa o ápice da punição administrativa, dirigir após a cassação não pode ser tratado como mera infração, mas como crime contra a ordem pública. Nesse modelo, o trânsito deixa finalmente o terreno da arrecadação e retorna à esfera ética, onde o cidadão que desafia a sanção estatal não paga para continuar errando; ele enfrenta a responsabilização penal proporcional ao dano social potencial.

Sob esse prisma, o estudo também parte da hipótese de que a ausência de mecanismos de responsabilização estatal pela má gestão do trânsito produz um desequilíbrio estrutural, que se traduz na punibilidade do cidadão frente a agilidade, sendo essa punição quase automática, o Estado permanece impune mesmo quando gera prejuízos objetivos, como tempo perdido, desgaste emocional, acidentes ocasionados por má sinalização, mortes e sequelas, semáforos desregulados ou engenharia viária inadequada.

Finalmente, assume-se como hipótese adicional que a economia do tempo urbano, profundamente marcada por desigualdades socioeconômicas, influencia diretamente a relação dos indivíduos com o trânsito. Indivíduos de baixa renda, submetidos à necessidade constante de otimizar cada minuto para garantir sua sobrevivência, tornam-se alvos preferenciais de sistemas de fiscalização intensiva, criando um ciclo de punição que não é apenas regulatório, mas também socioeconômico. Assim, o Estado, ao controlar a velocidade, controla simbolicamente o

tempo de vida dos cidadãos, reforçando tensões entre liberdade individual e poder institucional.

JUSTIFICATIVA

A justificativa para este estudo reside na necessidade urgente de rediscutir o papel do Estado na gestão do trânsito e no caráter educativo e não arrecadatório que deveria orientar o sistema de punições. A proliferação de radares, a instalação estratégica de equipamentos em áreas pobres e movimentadas, a ausência de transparência na distribuição de recursos provenientes de multas e a falta de mecanismos de controle social sobre a engenharia de tráfego evidenciam uma lógica que se afasta dos princípios republicanos e da função protetiva do Direito.

Em termos filosóficos e políticos, o tema justifica-se pelo questionamento da legitimidade do poder estatal quando aplicado de forma seletiva. Se, como afirma Locke, o Estado existe para proteger a liberdade e a propriedade e não para restringi-las além do necessário, torna-se essencial questionar um modelo de trânsito que, paradoxalmente, penaliza o movimento que deveria garantir ao cidadão acesso a bens, serviços, oportunidades e tempo de vida. A regulação da velocidade, embora necessária para garantir segurança, não pode ser usada como instrumento de dominação econômica.

Sob o ponto de vista sociológico, autores como Piketty demonstram que sistemas de tributação indireta, incluindo multas, incidem mais intensamente sobre os mais pobres, ampliando desigualdades estruturais. Quando a punição financeira se torna o eixo central das políticas de trânsito, cria-se um mecanismo regressivo de arrecadação que transforma a mobilidade urbana em arena de exploração econômica, gerando o que alguns autores chamam de “*tributação punitiva*”.

Do ponto de vista jurídico, o estudo se justifica pela lacuna normativa que impede o cidadão de responsabilizar o Estado por falhas na gestão viária. Se o cidadão é punido por sua conduta irregular, é coerente que o Estado seja igualmente punido quando sua má gestão causa prejuízo coletivo. A inexistência de instrumentos céleres de responsabilização pública como uma espécie de “*responsabilidade civil ativa do trânsito*” contraria princípios fundamentais da administração pública, especialmente o da eficiência, previsto no art. 37 da Constituição Federal.

Do ponto de vista econômico, o custo do trânsito mal administrado é gigantesco, entre horas perdidas em congestionamentos, combustível desperdiçado, desgaste emocional, queda de produtividade, acidentes decorrentes de sinalização precária. Ao mesmo tempo, municípios convertem radares e multas em receitas estáveis, criando um conflito claro de interesses entre eficiência urbana e arrecadação.

Do ponto de vista ético e social, o estudo se justifica pela urgência de repensar a mobilidade urbana como um direito coletivo e como uma extensão da liberdade humana. A lógica atual transforma o cidadão em réu permanente, que é vigiado por máquinas, punido por algoritmos e responsabilizado por problemas que não causou. A prefeitura, por sua vez, desfruta de imunidade prática, mesmo quando sua omissão coloca vidas em risco.

Assim, a proposta de substituir multas por cassações e criar mecanismos de responsabilização estatal não é apenas jurídica, mas civilizatória. Trata-se de recuperar a função educativa do trânsito e de reafirmar que a justiça não pode ser instrumento assimétrico, rápida para punir o cidadão e lenta para responsabilizar o Estado.

OBJETIVO GERAL

Analisar criticamente o modelo atual de fiscalização e punição no trânsito brasileiro, com ênfase no caráter arrecadatório das multas, na distribuição desigual dos mecanismos de controle urbano e na ausência de responsabilização estatal pela má gestão viária. O objetivo é avaliar a viabilidade e os impactos sociais, jurídicos e administrativos de um sistema alternativo de punições, baseado prioritariamente na cassação do direito de dirigir, que elimine incentivos arrecadatórios e restabeleça o caráter educativo da legislação de trânsito, ao mesmo tempo em que propõe mecanismos eficazes de responsabilização do Estado pela ineficiência do trânsito urbano.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar o caráter arrecadatório do sistema de multas de trânsito no Brasil, examinando a lógica financeira que orienta políticas de fiscalização, a distribuição desigual de radares e o papel dessas receitas nos orçamentos municipais;
- Investigar os impactos socioeconômicos da punição pecuniária, avaliando sua incidência desproporcional sobre cidadãos de baixa renda, sua relação com a economia do tempo urbano e os vínculos entre desigualdade, mobilidade e probabilidade de autuação;
- Examinar a ausência de responsabilização estatal pela má gestão do trânsito, identificando falhas estruturais e normativas, como congestionamentos crônicos, sinalização inadequada e lacunas jurídicas que impedem responsabilizar prefeituras e órgãos de trânsito pelos danos que causam à população;
- Estudar os fundamentos filosóficos, sociológicos e econômicos que sustentam a crítica ao modelo punitivo atual, mobilizando autores como Locke, Hayek, Piketty e Foucault para compreender liberdade, desigualdade, governamentalidade e seletividade punitiva;
- Avaliar a viabilidade de um modelo alternativo baseado na cassação do direito de dirigir, investigando experiências internacionais e estimando seus efeitos sobre segurança viária, comportamento dos condutores e estrutura administrativa do sistema de trânsito;

- Propor mecanismos de responsabilização e compensação do cidadão lesado pela má gestão estatal, incluindo modelos de indenização automática, responsabilidade técnica de gestores e formas de mensurar o custo social do tempo perdido;
- Contribuir para o debate sobre justiça urbana e cidadania, articulando mobilidade, liberdade e desigualdade e propondo um novo paradigma ético-jurídico que elimine incentivos arrecadatórios e estabeleça simetria entre punição estatal e responsabilidade pública.

METODOLOGIA

A metodologia adotada neste ensaio se fundamentará em uma abordagem qualitativa, interpretativa e interdisciplinar, articulando elementos de filosofia política, sociologia urbana, economia crítica, criminologia e direito administrativo. Parte-se do pressuposto de que o trânsito, enquanto sistema normativo, técnico e social, só pode ser compreendido plenamente quando analisado em sua dimensão estrutural, isto é, como um campo no qual o Estado exerce poder, distribui recursos e produz desigualdades. Assim, a investigação se apoiará em três eixos metodológicos centrais: A análise bibliográfica, o exame documental e a observação crítica da estrutura urbana.

A análise bibliográfica constitui o núcleo teórico da pesquisa, reunindo contribuições de autores clássicos e contemporâneos que tratam da legitimidade do poder estatal, da seletividade punitiva e das desigualdades geradas pela economia política da punição. A escolha por Locke, Hayek, Berlin, Foucault, Piketty, Lefebvre, Jacobs, Garland e Wacquant não se dá apenas por prestígio acadêmico, mas por sua pertinência conceptual para desvendar as tensões presentes no sistema viário brasileiro. Esses autores oferecem instrumentos para interpretar a regulação do trânsito não como uma prática neutra, mas como tecnologia de governo, forma de disciplinamento e instrumento de reprodução social.

Em complemento à base teórica, procede-se ao exame documental de legislações, decretos, resoluções e relatórios públicos relacionados ao trânsito municipal e estadual, bem como dados referentes à arrecadação por multas, à distribuição geográfica de radares e ao comportamento orçamentário de prefeituras que dependem desse tipo de receita. Essa análise jurídico-documental permitirá identificar o arcabouço normativo que sustenta o atual modelo punitivo, evidenciando tanto suas lacunas quanto os dispositivos que viabilizam práticas de caráter arrecadatório. A leitura transversal desses documentos possibilitará compreender a relação entre discurso oficial, centrado na segurança viária e práticas administrativas que revelam finalidades secundárias, como a geração de receita e o controle social seletivo.

A terceira vertente metodológica consistirá em uma observação crítica da realidade urbana, com base em exemplos concretos de mau planejamento viário, congestionamentos crônicos, sinalizações precárias, semáforos descoordenados e situações em que a infraestrutura de trânsito compromete diretamente o tempo, o bem-estar e a segurança dos cidadãos. Essa observação, ainda que empírica em natureza, não se propõe a realizar mensuração estatística, mas a fornecer um campo fenomenológico

para aplicação das categorias analíticas discutidas na teoria. A realidade urbana funciona, assim, como espaço empírico para demonstrar a assimetria entre a eficiência da punição estatal e a ineficiência da prestação pública, assimetria que fundamenta a hipótese central deste estudo.

Ao reunir essas três dimensões metodológicas, sendo teórica, documental e empírica, o ensaio busca construir uma análise integrada e coerente, capaz de ultrapassar o senso comum que reduz o trânsito a mera questão técnica. Pelo contrário, a metodologia adotada assume que a estrutura do trânsito é reflexo das prioridades estatais e das relações de poder que moldam a vida cotidiana. Esse método permite não apenas compreender o funcionamento do sistema atual, mas também avaliar criticamente alternativas, como o modelo de punição não-arrecadatória, baseado na cassação do direito de dirigir, e a implementação de mecanismos de responsabilização do Estado por sua má gestão do espaço urbano. Dessa forma, a metodologia não se limita à descrição; ela opera como instrumento de revelação e, sobretudo, de proposição.

REFERENCIAL TEÓRICO

O referencial teórico deste estudo se apoia em um conjunto interdisciplinar de autores que abordam temas como liberdade individual, desigualdades estruturais, funções do Estado, sociologia das punições, governamentalidade, economia do tempo urbano e responsabilidade pública. Juntos, esses referenciais permitem compreender a fiscalização de trânsito não como fenômeno isolado, mas como peça integrante de uma lógica mais ampla de controle social e de gestão urbana.

7.1. Filosofia Política: Estado, Liberdade e Limitação do Poder

A discussão sobre o papel do Estado na regulação do trânsito encontra raízes no pensamento liberal clássico. **John Locke (1690)** sustenta que o Estado existe para proteger direitos naturais — vida, liberdade e propriedade — e que sua legitimidade deriva do consentimento dos governados. Qualquer ação estatal que exceda tais limites configura abuso de poder. Assim, a regulação do trânsito, quando utilizada como mecanismo arrecadatório e não protetivo, contraria a própria razão de ser do Estado.

Friedrich Hayek (1944, 1960) complementa essa perspectiva ao afirmar que a lei perde sua legitimidade quando usada como instrumento de arrecadação e não de proteção. Seu princípio ecoa diretamente na problemática aqui analisada: a fiscalização deveria educar e preservar a vida, não servir de ferramenta de captura financeira.

Já **Isaiah Berlin (1958)** distingue liberdade negativa (ausência de coerção) e liberdade positiva (poder de agir). A mobilidade urbana situa-se exatamente nesse limiar. Quando o Estado controla não apenas a segurança, mas também a velocidade, o tempo e até o ritmo da vida urbana, interfere não só na liberdade negativa (proibições e multas), mas também na positiva (possibilidade real de deslocamento eficiente).

7.2. Sociologia da Punição e do Controle Social

A seletividade punitiva — central nesta pesquisa — é amplamente discutida por autores da sociologia do direito e da criminologia crítica. **David Garland (2001)** argumenta que sistemas de punição modernos operam como mecanismos de gestão populacional, sendo seletivos por natureza e frequentemente atravessados por condicionantes socioeconômicos.

Michel Foucault (1975), em *Vigiar e Punir*, apresenta a noção de governamentalidade, um modo de controle que se exerce não apenas pela coerção, mas

pela organização do espaço, da rotina e do corpo. Radares, semáforos mal sincronizados, congestionamentos estruturais e a própria engenharia do trânsito podem ser compreendidos como tecnologias de poder disciplinar.

No contexto urbano, **Loïc Wacquant (2009)** demonstra como punições administrativas são aplicadas com maior rigor em populações pobres, articulando desigualdade econômica e coerção institucional. A distribuição desigual de radares é um exemplo contemporâneo dessa lógica.

7.3. Economia Política da Desigualdade e Tributação Punitiva

A crítica ao caráter arrecadatório das multas encontra eco nos estudos de **Thomas Piketty (2014)**, que argumenta que sistemas de tributação indireta — como multas, taxas e encargos — são regressivos e atingem mais intensamente os mais pobres. Multas de trânsito configuram uma forma de “tributação punitiva”, na qual a penalidade varia conforme a renda, gerando efeito mais severo sobre quem menos possui.

Além disso, a mobilidade urbana conecta-se à teoria da **economia do tempo**, discutida por autores como **Gary Becker (1965)** e **Jonathan Gershuny (2000)**, que mostram como o tempo se tornou recurso econômico determinante. No contexto brasileiro, indivíduos de baixa renda têm menos controle sobre seu tempo, vivendo em constante urgência — um paralelo direto com a metáfora do filme *O Preço do Amanhã*, onde o tempo é literalmente a medida da desigualdade.

7.4. Urbanismo Crítico: Mobilidade, Planejamento e Tempo Social

Os estudos de **Henri Lefebvre (1968)** sobre o “direito à cidade” são fundamentais para compreender o trânsito como espaço político. Para Lefebvre, a cidade não é apenas cenário, mas processo, e sua organização produz ou restringe liberdades. O congestionamento crônico, a lentidão imposta pela má engenharia de tráfego e a exploração por radares configuram, nesse sentido, uma restrição ao “direito de circular”.

Jane Jacobs (1961), ao analisar cidades vivas e orgânicas, argumenta que a fluidez urbana depende de planejamento inteligente, não de coerção. Quando o urbanismo é substituído por burocracia e punição, o resultado é o mesmo que observamos em diversas cidades brasileiras: colapso do fluxo e ressentimento social.

7.5. Direito Administrativo e Responsabilização do Estado

Segundo o **Direito Administrativo brasileiro**, especialmente com base na responsabilidade objetiva prevista no art. 37, §6º da Constituição Federal, o Estado deve responder pelos danos causados a terceiros. Entretanto, na prática, a responsabilização pela má gestão do trânsito é quase inexistente, revelando uma assimetria estrutural entre o poder de punir e o dever de reparar.

Autores como **Maria Sylvia Zanella Di Pietro** e **Celso Antônio Bandeira de Mello** destacam que a eficiência é princípio constitucional e que o Estado deve responder por atos omissivos ou comissivos que prejudiquem o cidadão.

A ausência de meios céleres de reparação — como indenizações automáticas por perda de tempo causada por falha pública — representa um descompasso grave entre teoria jurídica e prática administrativa.

7.6. Estudos Sobre Tecnologia, Automatização e Vigilância Urbana

O uso crescente de radares e sistemas automáticos de punição situa-se no campo teórico da **vigilância digital**, estudado por autores como **Shoshana Zuboff (2019)**. A automação pode aumentar a eficiência, mas também pode reforçar assimetrias se aplicada sem transparência e sem mecanismos de accountability.

No contexto brasileiro, a automatização da punição contrasta com a ausência de automação da reparação ou da fiscalização do próprio Estado. Trata-se de uma “vigilância de mão única”.

Síntese

O referencial teórico evidencia que o sistema de trânsito brasileiro não pode ser analisado apenas como técnica administrativa, mas como um fenômeno político, econômico, jurídico e social profundamente atravessado por desigualdades e por instrumentos de poder. A partir de Locke, Hayek, Foucault, Piketty, Lefebvre e demais autores, é possível compreender a crítica central desta pesquisa: **um sistema que pune rapidamente o cidadão, mas não pune o Estado, é um sistema assimétrico, regressivo e antipedagógico.**

DISCUSSÃO

A discussão que emerge deste estudo evidencia que os mecanismos políticos e econômicos que moldam a vida cotidiana não são apenas estruturas abstratas ou distantes, mas dispositivos concretos que regulam, condicionam e delimitam a existência dos indivíduos em múltiplas camadas — do tempo ao trabalho, do acesso a direitos à própria forma de experimentar o mundo. O Estado, ao operar como administrador do tempo social, acaba por exercer um tipo de poder que transcende a política formal, aproximando-se daquilo que Foucault chamou de “governamentalidade”: a capacidade de moldar comportamentos, expectativas e possibilidades de vida. Tal constatação se torna ainda mais relevante quando observamos como a pobreza, mais do que simples ausência de recursos, atua como mecanismo disciplinar, comprimindo o horizonte temporal do indivíduo e exigindo que decisões sejam tomadas sob urgência permanente.

Nesse cenário, o paralelo com *O Preço do Amanhã* deixa de ser apenas metafórico. No filme, o tempo é literalmente a moeda: perde-se tempo, morre-se. No mundo real, embora o tempo não se esgote de modo tão explícito, a lógica permanece semelhante para quem vive na base da estrutura social. Como sugerem pesquisadores como Wacquant e Mbembe, a pobreza não é apenas condição material, mas um estado produzido e mantido por engrenagens institucionais que reduzem a autonomia, aumentam a vigilância e reforçam desigualdades históricas. O indivíduo pobre vive em contagem regressiva: paga mais juros, paga mais caro por serviços básicos, demora mais no transporte, espera mais em filas de hospitais e vive sob risco jurídico ampliado, pois qualquer erro, atraso ou ausência pode significar punição — seja social, econômica ou estatal.

Essa dimensão punitiva da pobreza, discutida por Locke quando aborda os limites da liberdade civil, e aprofundada por Piketty ao analisar a acumulação e reprodução da desigualdade, revela que a distribuição desigual do tempo — e não apenas do dinheiro — é fundamental para compreender a maneira como o Estado molda destinos. Políticas públicas, nomeações técnicas ou políticas, e a própria economia institucionalizada — como Banco Central, ministérios econômicos e casas legislativas — funcionam como dispositivos que controlam não apenas recursos, mas o ritmo da vida. A inflação, as reformas tributárias, as políticas de austeridade, o aumento ou queda de juros: cada uma dessas decisões, tomadas por agentes em posições de poder,

reconfigura o mapa de possibilidades dos cidadãos comuns. Em última instância, determinam quem terá mais tempo e quem permanecerá correndo contra ele.

A discussão também revela que a legitimidade desses mecanismos não decorre necessariamente de sua eficiência, mas de um pacto social implícito que naturaliza a autoridade política como se ela fosse, por si só, sinônimo de competência. No entanto, como demonstram crises contemporâneas em diferentes países, inclusive democracias consolidadas, a ocupação de cargos estratégicos por atores sem preparo técnico ou com interesses particulares pode produzir distorções profundas no tecido social. A pergunta que surge — e que permeia este estudo — é se a mera eleição ou indicação garante a capacidade de tomar decisões justas, equilibradas e orientadas ao interesse coletivo. A resposta, quando analisada empiricamente, tende a ser negativa.

Essa reflexão abre espaço para problematizar a crença de que cargos políticos são, por definição, instrumentos de escolha racional. A política, sobretudo em sua dimensão institucional, opera por redes de interesses, barganhas e disputas que nem sempre consideram o impacto social de longo prazo. Assim, o cotidiano das pessoas — desde o preço do alimento até a possibilidade de acessar saúde ou educação — torna-se refém de decisões tomadas em esferas distantes e, muitas vezes, impermeáveis à realidade concreta da sociedade.

Por fim, a discussão aponta que o poder institucional não apenas molda a vida, mas disciplina expectativas e limita a capacidade de imaginar alternativas. A desigualdade, ao ser normalizada, passa a ser interpretada como falha individual — e não como resultado de um arranjo institucional deliberado ou negligente. Nesse sentido, compreender a articulação entre política, economia e cotidiano não é apenas exercício teórico, mas passo essencial para desnaturalizar estruturas que se apresentam como inevitáveis, quando são, na verdade, produto de escolhas — escolhas políticas, administrativas e sociais que poderiam ser feitas de outra maneira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise desenvolvida ao longo deste estudo permite afirmar que o sistema de multas e fiscalização de trânsito, tal como estruturado no Brasil, revela uma contradição profunda: o Estado, originalmente instituído para proteger a coletividade e garantir a justiça, transforma-se progressivamente em um agente produtor de desigualdades, tributando não apenas o erro, mas a própria condição de existir na cidade. O que deveria ser um mecanismo educativo converte-se em ferramenta de arrecadação; o que deveria promover segurança torna-se instrumento de vigilância seletiva; o que deveria equilibrar direitos e deveres acaba por reforçar assimetrias que afetam desproporcionalmente os mais pobres.

A implantação estratégica de radares, a proliferação de semáforos mal calibrados, a ausência de manutenção das vias e a completa falta de responsabilização estatal evidenciam uma lógica perversa em que o cidadão é continuamente punido por falhas que não cometeu. Enquanto o motorista comum é rigorosamente autuado por exceder alguns quilômetros de velocidade — muitas vezes induzido por irregularidades estruturais — o próprio Estado permanece imune às consequências de sua negligência. Não há multa para a prefeitura que deixa buracos abertos, nem cassação para gestores que desorganizam o fluxo urbano, tampouco existe um sistema que quantifique e puna o tempo roubado da população pela incompetência administrativa.

Essa assimetria revela a distorção fundamental: o Estado tornou-se juiz quando lhe convém, e parte quando lhe é conveniente — mas nunca réu. Em um cenário em que a punição é estritamente financeira, a lei deixa de ser um instrumento de civilidade e passa a funcionar como mecanismo de triagem social: paga quem pode, sofre quem não pode. Como apontam autores de diferentes tradições teóricas, da filosofia política liberal a análises sociológicas contemporâneas, toda punição pecuniária tende a agir como um filtro econômico, produzindo desigualdade ao invés de corrigi-la.

A proposta de deslocar o eixo punitivo financeiro para uma lógica de responsabilização real — como a cassação do direito de dirigir em casos recorrentes de infração — não busca fragilizar a ordem, mas resgatá-la. Ao retirar do Estado o incentivo arrecadatório, devolve-se ao trânsito seu caráter educativo e protetivo, reorientando-o para o interesse público, e não para a contabilidade municipal. Do mesmo modo, ao responsabilizar o poder público por suas falhas estruturais, institui-se

uma relação de simetria jurídica: se o cidadão pode errar e ser punido, o Estado deve assumir integralmente as consequências de seus próprios erros.

Assim, este estudo conclui que não é possível falar em justiça no trânsito enquanto a balança punitiva permanecer inclinada apenas para um lado. Não há civilidade verdadeira quando a lei corrige o indivíduo, mas ignora o poder que não cumpre seu dever. Não há urbanidade legítima quando o tempo da população é tratado como recurso descartável e quando o espaço público é convertido em máquina de arrecadação.

Se o Estado insiste em vigiar, deve ser igualmente vigiado; se exige rigor, deve ser igualmente rigoroso consigo; se pune, deve ser igualmente punível. Somente quando essa reciprocidade se tornar regra, e não exceção, o trânsito deixará de ser mero campo de exploração e se tornará, de fato, um espaço de convivência civilizada, segurança coletiva e justiça social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARENDT, Hannah. A condição humana. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.
- BAUDRILLARD, Jean. A sociedade de consumo. Lisboa: Edições 70, 2011.
- BAUMAN, Zygmunt. Vidas desperdiçadas: modernidade e seus excluídos. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.
- BECK, Ulrich. Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Editora 34, 2010.
- BENTHAM, Jeremy. O panóptico. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.
- BROWN, Wendy. Nas ruínas do neoliberalismo: a ascensão da política antidemocrática no Ocidente. São Paulo: Editora Filosófica Politeia, 2020.
- DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.
- DWORKIN, Ronald. Levando os direitos a sério. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- FOUCAULT, Michel. Vigiar e punir: nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 2014.
- FOUCAULT, Michel. Microfísica do poder. Rio de Janeiro: Graal, 2020.
- HAYEK, Friedrich. O caminho da servidão. São Paulo: Instituto Ludwig von Mises Brasil, 2010.
- HAYEK, Friedrich. Direito, legislação e liberdade. São Paulo: Visão Editora, 1985.
- LOCKE, John. Segundo tratado sobre o governo civil. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- MBEMBE, Achille. Necropolítica. São Paulo: N-1 Edições, 2018.
- PIKETTY, Thomas. O capital no século XXI. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.
- PIKETTY, Thomas. Capital e ideologia. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2020.
- RAWLS, John. Uma teoria da justiça. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- ROSANVALLON, Pierre. A sociedade dos iguais. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- SEN, Amartya. Desenvolvimento como liberdade. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- SMITH, Adam. A riqueza das nações. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

TOCQUEVILLE, Alexis de. A democracia na América. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

WACQUANT, Loïc. Punir os pobres: a nova gestão da miséria nos Estados Unidos. Rio de Janeiro: Revan, 2011.

WEBER, Max. Economia e sociedade. Brasília: Editora UnB, 2004.

ŽIŽEK, Slavoj. Violência: seis reflexões laterais. São Paulo: Boitempo, 2014.