

Universidade de Brasília (UnB)
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas (FACE) Departamento de Administração (ADM) Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGA)
Especialização em Gestão Pública Municipal

WELESSON SIMÕES DA SILVA

A ORDEM PELO ALGORITMO E PELO AGENTE DE TRÂNSITO: Reflexões Sobre a Eficiência e Conformidade na Gestão da Mobilidade Distrital

Brasília (DF)
2026

Welesson Simões da Silva

A ORDEM PELO ALGORITMO E PELO AGENTE DE TRÂNSITO: Reflexões Sobre a Eficiência e Conformidade na Gestão da Mobilidade Distrital

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de Administração e ao PPGA da Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do certificado de Especialista em Gestão Pública Municipal.

Orientador: Prof. Dr. Alex Laquis Resende

WELESSON SIMÕES DA SILVA

A ORDEM PELO ALGORITMO E PELO AGENTE DE TRÂNSITO: Reflexões Sobre a Eficiência e Conformidade na Gestão da Mobilidade Distrital.

BANCA EXAMINADORA

Profº Drº Alex Laquis Resende

PPGA/FACE/UnB

Professor – Orientador

Profº Drº Cláudio Moreira Santana

PPGA/FACE/UnB

Professor – Examinador

Brasília, 27 de junho de 2026

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, por Sua graça, pelo cuidado constante em minha vida e por ter me dado força, sabedoria e perseverança para enfrentar os desafios e concluir esta importante etapa da minha trajetória acadêmica.

Ao Prof. Dr. Alex Laquis Resende, expresso minha sincera gratidão pela orientação, pela paciência, pela disponibilidade e pelas valiosas contribuições, que foram essenciais para o desenvolvimento deste trabalho.

Ao Prod. Dr. Cláudio Moreira Santana, agradeço pela disponibilidade em avaliar e analisar esta pesquisa e pelas sugestões e contribuições apresentadas, que certamente contribuíram para o aprimoramento deste estudo.

Agradeço também a todos os professores da Universidade de Brasília, que compartilharam seus conhecimentos e experiências ao longo do curso, contribuindo para minha formação acadêmica e profissional.

Por fim, agradeço a todas as pessoas que, de alguma forma, fizeram parte dessa caminhada, seja por meio de palavras de incentivo, apoio ou compreensão nos momentos mais difíceis. Cada gesto de incentivo foi importante para que eu chegasse até aqui. Esta conquista também é resultado da presença e do apoio de todos vocês. Meu muito obrigado!

RESUMO

A presente pesquisa tem por objetivo analisar a eficiência da fiscalização administrativa como instrumento de ordenação do espaço urbano e de promoção da mobilidade urbana no Distrito Federal, com base nos dados referentes ao biênio 2024–2025. Para tanto, adotou-se uma abordagem qualitativa e quantitativa, fundamentada em pesquisa bibliográfica, análise documental e exame de dados secundários provenientes do Anuário Estatístico de Trânsito do Distrito Federal e do sistema InfoVias. Os resultados evidenciam que, embora tenha ocorrido ampliação das ações de fiscalização e do número de infrações de trânsito, a aplicação isolada de sanções não é suficiente para promover mudanças permanentes no comportamento dos condutores. Conclui-se que o aprimoramento da mobilidade urbana depende da integração entre fiscalização, tecnologia, planejamento estratégico e ações públicas, de modo a ampliar a efetividade das políticas públicas de mobilidade e contribuir para uma utilização mais segura, organizada e sustentável do espaço público.

Palavras-chave: gestão pública; fiscalização administrativa; mobilidade urbana; ordenação do espaço urbano; políticas públicas; Distrito Federal.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 7
1.1 Justificativa 8
2. REFERENCIAL TEÓRICO 9
2.1 Gestão pública Distrital e Políticas Públicas Urbanas 9
2.2 Fiscalização Administrativa e Poder de Polícia 10
2.3 Ordenação do Espaço Urbano 12
2.4 Mobilidade Urbana 13
2.5 Fragmentação Institucional e Governança na RIDE 14
2.6 Tecnologia, Conformidade e Fiscalização na Ordenação do Espaço Urbano 16
3. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA 19
3.1 Caracterização e Descrição do Lócus da Pesquisa 20
3.2 Instrumentos de Coleta e Tratamento de Dados 21
3.3 Indicadores de Análise e Modelo Lógico 22
4. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS: A EFICIÊNCIA DA FISCALIZAÇÃO ENTRE A OPERACIONALIDADE E O COMPORTAMENTO 23
4.1 Diagnóstico do Esforço Operacional e Evolução das Infrações 24
4.2 A Crise de Conformidade e o Paradoxo do Sinal Vermelho 25
4.3 Desordem Urbana, Externalidades e Privatização do Espaço Público 26
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS 26
REFERÊCIAS 29

1. INTRODUÇÃO

A problemática central deste estudo reside na relação entre a atividade regulatória do Estado e os resultados observados nos indicadores de mobilidade urbana. O questionamento que orienta esta pesquisa consiste em verificar como os indicadores da fiscalização administrativa do Distrito Federal se relacionam com os indicadores de mobilidade urbana no biênio de 2024 a 2025, a partir da análise dos dados de fiscalização e da variação dos indicadores registrados no período, considerando a relação entre as ações fiscalizatórias e seus efeitos sobre a dinâmica da mobilidade urbana. Desse modo, este trabalho investigou a relação entre o incremento operacional dos órgãos de controle, especialmente o DETRAN-DF, e os indicadores de fiscalização e mobilidade urbana no período analisado.

O objetivo geral desta pesquisa consiste em analisar a relação entre os indicadores da fiscalização administrativa no Distrito Federal e os indicadores de mobilidade urbana, por meio da análise dos dados de fiscalização e dos resultados observados no biênio 2024–2025. Para tanto, os objetivos específicos do estudo são:

- Investigar o papel da gestão pública do Distrito Federal na organização e no controle da mobilidade urbana no período analisado;
- Analisar o marco legal e institucional que orientou as políticas de mobilidade urbana e a atuação do poder de polícia administrativa;
- Analisar os dados estatísticos do DETRAN-DF (2024-2025) e os indicadores das ações de fiscalização de trânsito no Distrito Federal;
- Analisar a relação entre as estratégias de fiscalização e os indicadores de mobilidade urbana, considerando os efeitos das ações fiscalizatórias sobre a organização do espaço viário;
- Propor recomendações estratégicas de governança e aprimoramento da gestão fiscalizatória para o fortalecimento da mobilidade urbana no Distrito Federal.

1.1 Justificativa

A relevância deste texto fundamenta-se nos preceitos da eficiência administrativa e na urgência de soluções para a crise de mobilidade nas grandes metrópoles, estruturando-se em quatro pilares de complexidade crescente.

Primordialmente, no plano da Sociologia Urbana (Nível Geral), o estudo justifica-se pela necessidade de garantir o "Direito à Cidade" (Lefebvre, 2001). Em um contexto de urbanização fragmentada, a fiscalização deixa de ser um fim em si mesma para tornar-se a asseguradora da função social da via pública. Sem um controle estatal eficiente, o espaço comum é capturado por interesses particulares, comprometendo a sustentabilidade da vida urbana.

Em um segundo nível, o Institucional-Político (Nível Intermediário), o trabalho ganha importância ao analisar a governança em uma estrutura centralizada. No Distrito Federal, as Regiões Administrativas (RAs) carecem de autonomia administrativa e financeira, o que delega aos órgãos centrais a tarefa de fiscalizar territórios heterogêneos. Esta pesquisa justifica-se ao diagnosticar se o model centralizado atual é capaz de responder prontamente às demandas específicas de cada RA ou se gera ineficiências alocativas.

Avançando para o campo Científico-Comportamental (Nível Complexo), a monografia inova ao aplicar as teorias da Economia Comportamental (Kahneman, 2011; Thaler, 2008) à realidade distrital. A pesquisa justifica-se pela urgência de compreender como, e se ocorre, o "viés de conformidade" no trânsito. O estudo testou a hipótese de que a fiscalização baseada puramente na sanção possui limites temporais e que a verdadeira ordenação do espaço urbano depende da "Arquitetura de Escolha" e da previsibilidade punitiva, conceitos que elevam o rigor acadêmico desta especialização.

Por fim, sob a perspectiva da Gestão Pública e Inteligência de Dados (Nível Específico), a pesquisa revela-se fundamental para subsidiar decisões orçamentárias. Ao confrontar o aumento de infrações graves (como, por exemplo, o avanço de sinal vermelho, que cresceu 60,8% no biênio) com a intensidade das operações, este trabalho oferece um mapa de vulnerabilidades ao GDF. A justificativa prática reside, portanto, na

entrega de um diagnóstico que permite abandonar políticas de fiscalização aleatórias em favor de uma gestão baseada em evidências, otimizando recursos públicos para salvar vidas e organizar o território de forma eficiente.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Gestão pública Distrital e Políticas Públicas Urbanas

A gestão pública distrital contemporânea, no contexto das aglomerações urbanas complexas, transcende a mera execução de serviços administrativos, consolidando-se como um sistema de coordenação de interesses difusos sobre o território. Segundo Secchi (2014), a busca pela eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços públicos é o norteador da administração que adota instrumentos de planejamento estratégico para mitigar as disfunções do crescimento desordenado. No cenário do Distrito Federal, essa gestão apresenta uma singularidade institucional: a cumulatividade de competências estaduais e municipais (Art. 32, CF/88), o que impõe ao governo local a responsabilidade integral pelo ordenamento do solo e pela mobilidade urbana em uma estrutura centralizada.

A complexidade desta gestão é acentuada pelo que a literatura de administração pública denomina "Nova Gestão Pública" (Pollitt; Bouckaert, 2017), que exige do gestor distrital não apenas a conformidade legal, mas a entrega de valor público mensurável. Nesse sentido, a organização do território no DF em 2026 enfrenta a pressão de uma mancha urbana que ignora fronteiras administrativas. A gestão, portanto, deixa de ser um exercício de autoridade vertical para tornar-se um desafio de governança em rede, onde a capacidade de resposta do Estado é testada diariamente pela dinâmica de circulação da capital e de sua periferia imediata.

A literatura de implementação, inaugurada por Pressman e Wildavsky (1973), alerta que a eficácia das competências legais não reside na sua promulgação, mas no processo subsequente ao ciclo da política pública. A distância entre as diretrizes do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e a sua materialização nas vias públicas do Distrito Federal revela o fenômeno do "gap de implementação", onde a política planejada sofre erosão durante a execução. Hill e Hupe (2009) aprofundam essa

perspectiva ao caracterizar a implementação como uma "governança operacional", na qual o sucesso dos objetivos depende das decisões e ações dos agentes públicos que atuam na ponta do sistema, a denominada "burocracia de nível de rua".

Este "nível de rua" é onde a política pública ganha vida ou morre. Conforme argumentam Denhardt e Denhardt (2000), o foco do serviço público deve ser o atendimento ao cidadão e a construção de comunidades sustentáveis, o que exige que a implementação seja dialógica e transparente. No entanto, a rigidez das estruturas burocráticas muitas vezes impede que a gestão distrital se adapte às transformações do espaço urbano em tempo real. A implementação, portanto, não pode ser vista como a última etapa de um processo hierárquico, mas como um ciclo contínuo de retroalimentação, onde as falhas detectadas na fiscalização operacional devem informar o replanejamento das diretrizes de mobilidade e ordenamento.

Essa dinâmica operativa exige que a fiscalização administrativa deixe de ser compreendida apenas como um ato punitivo isolado para ser analisada como um instrumento de política pública. Linder e Peters (1992) argumentam que a escolha dos instrumentos de governo deve equilibrar a autoridade coercitiva com a eficiência alocativa, visando resultados sociais reais. Quando a gestão falha na integração entre os órgãos responsáveis pela infraestrutura e os de controle, ocorre uma fragmentação de competências que, segundo Seixas (2000), gera desperdício de recursos e ineficiências na consecução do interesse público. Assim, a governança urbana distrital exige modelos que articulem as trinta e cinco Regiões Administrativas em um planejamento integrado, minimizando a desordem territorial e garantindo a funcionalidade da mobilidade frente à pressão socioeconômica da RIDE.

2.2 Fiscalização Administrativa e Poder de Polícia

A fiscalização administrativa materializa-se como a ferramenta coercitiva necessária para assegurar a supremacia do interesse público sobre os direitos individuais. Juridicamente, essa atividade ancora-se no Poder de Polícia, definido por Meirelles (2016) como a faculdade da Administração de restringir o exercício de liberdades privadas em prol da ordem, segurança e bem-estar coletivo. No âmbito

distrital, esse poder manifesta-se no controle rigoroso do uso do espaço público e no cumprimento do Código de Trânsito Brasileiro.

O exercício do poder de polícia, no entanto, deve pautar-se pelo princípio da proporcionalidade. Behn (2001) discute a importância da *accountability* na gestão pública, sugerindo que o exercício da autoridade deve ser acompanhado de uma clara demonstração de resultados para a sociedade. A fiscalização administrativa, ao limitar direitos individuais, só encontra legitimidade quando o cidadão percebe que tal restrição é o meio necessário para garantir um benefício coletivo maior, como a fluidez do tráfego ou a segurança dos pedestres. Sem essa percepção de utilidade pública, o poder de polícia é reduzido a uma atividade meramente arrecadatória, desprovida de sua função pedagógica e social.

Entretanto, a efetividade dessa fiscalização não é automática; ela depende de variáveis institucionais e tecnológicas que conferem agilidade e previsibilidade à atuação estatal. Se, por um lado, Di Pietro (2018) ressalta a imperatividade e a autoexecutoriedade como atributos de força do ato administrativo, por outro, autores da gestão pública moderna sugerem que o rigor normativo é inócuo sem a capacidade de monitoramento contínuo. A ausência de recursos tecnológicos — como o sistema InfoVias — ou a obsolescência de equipamentos de controle reduz a "certeza da detecção", fator que Gary Becker (1968) identifica como primordial para a dissuasão da conduta ilícita por meio do cálculo custo-benefício realizado pelo infrator.

A teoria econômica do crime de Becker, quando transposta para a gestão pública municipal, revela que a severidade da multa é menos impactante para o comportamento do que a probabilidade de ser autuado. Marini e Martins (2014) reforçam que a eficiência na gestão pública exige que a fiscalização seja inteligente e orientada por dados. No Distrito Federal, a transição para um modelo de fiscalização baseado em evidências permite que o braço coercitivo do Estado atue de forma cirúrgica, priorizando áreas de alta periculosidade viária. Assim, o poder de polícia transcende a punição retrospectiva para tornar-se um instrumento prospectivo de preservação de vidas.

A eficiência da fiscalização administrativa está, portanto, intrinsecamente ligada à estrutura organizacional. Conforme discutido por Pollitt e Bouckaert (2017), a reforma do

setor público busca transitar de modelos punitivos casuísticos para sistemas de monitoramento preventivo. No Distrito Federal, a integração dos agentes de fiscalização com bancos de dados estatísticos do DETRAN-DF permite que o poder de polícia seja exercido com maior precisão, identificando as manchas criminais e os locais de maior recorrência de infrações. Dessa forma, a fiscalização deixa de ser uma reação espasmódica da máquina administrativa para tornar-se uma estratégia de gestão de riscos urbanos.

2.3 Ordenação do Espaço Urbano

O ordenamento territorial consiste na harmonização entre os interesses de ocupação do solo e as necessidades de preservação do bem comum. Di Pietro (2018) sustenta que o ordenamento busca neutralizar conflitos decorrentes da urbanização espontânea, pautando-se em instrumentos como o Plano Diretor e as leis de zoneamento. O espaço urbano, sob esta ótica, não é um cenário neutro, mas um recurso escasso que exige regulação para não ser capturado por interesses particulares em detrimento da fluidez coletiva.

A organização do espaço público reflete a maturidade da gestão de uma cidade. Conforme aponta Silva (2019), o Direito Urbanístico brasileiro evoluiu para considerar a cidade como um bem coletivo, onde o uso da via pública deve respeitar a função social. No Distrito Federal, a ordenação do espaço enfrenta o desafio de preservar o patrimônio tombado enquanto absorve o adensamento demográfico das regiões periféricas. A fiscalização torna-se, então, a guardiã dessa ordenação, impedindo que a privatização indevida de calçadas e vias por estacionamentos irregulares desfigure o planejamento urbanístico e comprometa a mobilidade compartilhada.

A eficácia desses instrumentos de planejamento, todavia, é frequentemente comprometida pela fragmentação institucional. A teoria da governança urbana de Seixas (2000) ressalta que, sem a cooperação entre setores de planejamento e fiscalização, a norma jurídica torna-se simbólica. No Distrito Federal, o fenômeno da ocupação irregular de vias e calçadas demonstra que a existência de leis de uso do solo é insuficiente se não houver um braço operacional capaz de garantir a sustentabilidade urbana. Silva

(2019) reforça que o Direito Urbanístico deve garantir a função social da propriedade e da cidade, o que só se concretiza por meio de uma fiscalização que coíba a desordem sistêmica.

A sustentabilidade urbana, como defendida por Banister (2008), exige um paradigma de mobilidade que reduza a dependência do automóvel e priorize espaços acessíveis. No entanto, a desordem urbana observada nas regiões administrativas do DF em 2026 indica que o planejamento frequentemente é suplantado pela prática do fato consumado, onde a omissão fiscalizatória permite a consolidação de infrações que, posteriormente, tornam-se de difícil reversão. O ordenamento, portanto, demanda uma postura proativa da administração, onde o controle do solo e a fiscalização de trânsito operem em simbiose para desencorajar condutas que degradem o ambiente urbano.

A coordenação entre os órgãos de trânsito e de controle urbanístico revela-se, portanto, vital para a manutenção da acessibilidade. A ausência de uma visão estratégica de longo prazo, como aponta Di Pietro (2020), pode levar à privatização indevida do bem público, onde o estacionamento irregular ou o comércio não autorizado degradam a paisagem e obstruem o direito de ir e vir. Assim, a ordem urbana no DF exige uma gestão capaz de equilibrar o rigor jurídico do licenciamento com a vigilância constante do espaço público, assegurando que o desenvolvimento da capital acompanhe os princípios do planejamento sustentável.

2.4 Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana, amparada pela Lei nº 12.587/2012, é compreendida como a capacidade de deslocamento de pessoas e mercadorias, constituindo o pilar da funcionalidade das cidades. Diferente do conceito estritamente técnico de transporte, a mobilidade é interpretada por Vasconcellos (2012) como um suporte da cidadania, no qual a circulação eficiente permite o acesso a direitos fundamentais. A organizaçã do sistema viário do Distrito Federal sofre a pressão constante do crescimento da frota, tornando a fiscalização viária um elemento garantidor da fluidez.

A mobilidade, sob o prisma da justiça social, deve ser garantida de forma equânime. Costa (2013) destaca que a mobilidade sustentável foca nas pessoas e não

apenas nos veículos, o que exige uma gestão que priorize o transporte coletivo e os modos não motorizados. No biênio 2024-2025 no DF, o aumento das autuações por uso irregular de faixas exclusivas demonstra o conflito pelo espaço viário, onde a fiscalização administrativa atua para proteger o interesse da maioria — o usuário do transporte público — contra a invasão do transporte individual privado, reafirmando o caráter redistributivo do poder de polícia.

A saturação das infraestruturas e a insegurança no trânsito são reflexos de um planejamento que, historicamente, priorizou o transporte individual, gerando externalidades negativas massivas. Segundo Gomide e Galindo (2013), o desafio da mobilidade nas metrópoles reside na integração entre infraestrutura e regulação comportamental. A fragilidade fiscalizatória no período estudado é fator determinante para o aumento de sinistros e congestionamentos. Dessa forma, a atuação do DETRAN-DF na repressão de infrações graves — como excesso de velocidade e uso de celular — exerce um papel pedagógico essencial para a segurança viária.

Além dos investimentos estruturais, a mobilidade eficiente depende do que Banister (2008) chama de "gestão da demanda de viagens". A fiscalização atua como um regulador dessa demanda ao impor custos às condutas que prejudicam a coletividade. No Distrito Federal, o descompasso entre a oferta de transporte público e a necessidade de deslocamento da RIDE cria um ambiente de alta propensão à infração. Nesse contexto, a gestão pública deve atuar na raiz do problema, utilizando os dados da fiscalização operacional para identificar onde a infraestrutura falha em induzir o comportamento adequado, promovendo uma integração real entre as políticas de transporte e as operações de controle.

A promoção de uma mobilidade eficiente demanda, assim, a superação de estruturas burocráticas isoladas. A coordenação entre planejamento urbano e controle de trânsito é o que permite a implementação de soluções integradas que priorizem o transporte coletivo e a segurança dos modos suaves. No horizonte de 2026, a eficiência da fiscalização distrital é medida não apenas pela punição, mas pela sua capacidade de garantir que a via pública cumpra sua finalidade coletiva de integração socioespacial, mitigando os gargalos logísticos provenientes do adensamento demográfico regional.

2.5 Fragmentação Institucional e Governança na RIDE

A governança metropolitana na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) introduz um nível adicional de complexidade à fiscalização urbana. Instituída pela Lei Complementar nº 94/1998, a RIDE impõe ao governo distrital um desafio de coordenação vertical e horizontal que extrapola seus limites geográficos. A literatura sobre aglomerações urbanas de Alonso (1964) e Seixas (2000) aponta que economias regionais integradas exigem uma gestão compartilhada, sob risco de ineficiência de políticas isoladas. No DF, a centralização administrativa colide com o fluxo migratório diário proveniente dos municípios goianos e mineiros do entorno, gerando um vácuo de autoridade nas zonas de fronteira.

A fragmentação institucional na RIDE é exemplar do que a literatura descreve como descompasso entre o território ocupado e o território governado. Faria e Nobre (2019) argumentam que a gestão da mobilidade em regiões metropolitanas exige órgãos executivos com poder de comando para além dos limites municipais. No Distrito Federal, a ausência de uma autoridade metropolitana de transporte resulta em ações de fiscalização que terminam "no asfalto", exatamente onde a jurisdição do DF encerra-se. Esse limite institucional é lido pelo infrator como uma zona de sombra, onde a probabilidade de detecção cai drasticamente, comprometendo a eficácia de toda a política de segurança viária regional.

Pollitt e Bouckaert (2017) discutem as falhas de coordenação no setor público como barreiras à entrega de resultados. Na ausência de mecanismos de cooperação sistêmica entre as prefeituras do entorno e o comando central do DF, ocorre uma descontinuidade na fiscalização das vias de acesso. Esse cenário favorece o descumprimento sistemático de normas de trânsito, uma vez que o infrator percebe a heterogeneidade das estratégias fiscalizatórias. A eficiência da fiscalização no biênio 2024-2025 é impactada por essa porosidade territorial, onde a ausência de uma política metropolitana unificada compromete a fluidez da capital e a ordem urbana das Regiões Administrativas periféricas, que absorvem os impactos mais severos dessa fragmentação.

A compreensão da RIDE como uma rede de relações institucionais amplia a análise sobre os desafios da gestão pública distrital. A dinâmica urbana regional demonstra que os problemas relacionados à mobilidade e à fiscalização não estão restritos ao território administrativo do Distrito Federal, mas resultam de interações contínuas entre diferentes localidades, instituições e grupos sociais. Dessa forma, a governança urbana exige mecanismos capazes de articular diferentes atores públicos, promovendo integração de informações, planejamento conjunto e coordenação das ações de fiscalização.

Nesse contexto, a abordagem da governança em rede contribui para compreender que a eficiência das políticas públicas depende não apenas da capacidade individual de cada órgão, mas também da existência de relações cooperativas entre instituições responsáveis pela gestão territorial. A circulação diária de pessoas entre o Distrito Federal e os municípios do Entorno evidencia a necessidade de estratégias integradas, uma vez que as demandas de mobilidade ultrapassam os limites formais de cada unidade administrativa.

Assim, a RIDE representa um espaço de interdependência institucional, no qual a ordenação urbana depende da articulação entre diferentes níveis de governo e órgãos públicos. A ausência de mecanismos permanentes de coordenação pode limitar os resultados das políticas de fiscalização, enquanto a construção de uma governança colaborativa pode fortalecer a capacidade estatal de planejamento, monitoramento e resposta aos desafios urbanos compartilhados.

2.6 Tecnologia, Conformidade e Fiscalização na Ordenação do Espaço Urbano

A fiscalização administrativa no espaço urbano contemporâneo envolve diferentes dimensões de análise, incluindo a incorporação de tecnologias de monitoramento, os mecanismos jurídicos de ordenação do espaço público e os fatores comportamentais relacionados ao cumprimento das normas. Dessa forma, a compreensão da eficiência fiscalizatória exige uma abordagem integrada entre tecnologia, governança urbana e conformidade social.

A transição da fiscalização manual para o monitoramento eletrônico, simbolizada pelo sistema InfoVias e radares inteligentes, remete à discussão sobre o controle social e

a eficiência operacional da Nova Gestão Pública. Marini e Martins (2014) destacam que a tecnologia na administração deve servir à maximização da conformidade com o menor custo operacional. O uso intensivo de inteligência artificial e ciência de dados em 2026 atua como um panóptico moderno, no qual a constante vigilância (visível ou invisível) altera o comportamento do condutor.

O monitoramento tecnológico insere o Estado em um patamar de onipresença digital. Contudo, como adverte Williamson (1985), a tecnologia sozinha não elimina os custos de transação se não houver um arcabouço institucional que valide os dados coletados de forma célere e justa. Na fiscalização do DF, a grande massa de dados gerada pelo InfoVias só se traduz em eficiência se o processamento das autuações e o julgamento de recursos acompanharem a velocidade da coleta. Do contrário, cria-se a sensação de impunidade tecnológica, onde o cidadão é monitorado, mas a sanção nunca se materializa, anulando o efeito dissuasório pretendido pelo investimento em inteligência setorial.

Becker (1968), ao formular a teoria econômica do crime, postula que o aumento da probabilidade de punição é mais eficaz que o aumento do valor da sanção. A tecnologia InfoVias aumenta essa probabilidade de detecção real e percebida. No entanto, Kahneman (2011) alerta que o "Sistema 1" de pensamento pode ignorar radares fixos conhecidos, gerando um efeito de conformidade localizada que é rapidamente substituído pelo retorno à infração no trecho subsequente. Assim, a eficiência tecnológica não reside apenas no hardware, mas na capacidade de integrar dados em estratégias de fiscalização itinerantes que mantenham a imprevisibilidade operacional, fortalecendo a dissuasão sistêmica necessária para a preservação do espaço comum.

Além da dimensão tecnológica, a fiscalização administrativa possui relação direta com a organização jurídica do espaço urbano e com a garantia da função social dos bens públicos.

O ordenamento jurídico brasileiro, conforme Silva (2019), impõe que tanto a propriedade privada quanto a utilização dos bens públicos atendam a uma função social. No âmbito do Distrito Federal, a fiscalização administrativa é o instrumento que assegura que as calçadas e vias não sejam objeto de apropriação indevida ou uso privativo prejudicial. Milaré (2020) ressalta que a ordem urbanística é um bem jurídico tutelado, no qual a manutenção da circulação e a estética urbana são componentes do direito ao meio

ambiente sustentável.

A função social da via pública é o alicerce para uma cidade democrática. Maricato (2011) denuncia os impasses da política urbana no Brasil, onde a lei frequentemente não alcança a realidade das ruas. Na fiscalização do DF, o exercício do poder de polícia deve ser o antídoto contra essa "cidade ilegal". Quando a fiscalização administrativa atua para desobstruir calçadas ou coibir o comércio irregular que impede a mobilidade, ela está, em última análise, protegendo o direito das minorias e dos pedestres contra a agressividade do uso desordenado do solo. A eficiência aqui não é meramente fiscal, mas sociopolítica, garantindo que o espaço urbano cumpra sua missão de integrar e não de excluir.

A interlocução entre o Direito Urbanístico e as doutrinas de Di Pietro (2020) sobre o uso privativo de bens públicos reforça que qualquer ocupação individual em detrimento do interesse coletivo é um ato ilícito que exige a pronta intervenção do poder de polícia. A eficiência da fiscalização, sob este prisma jurídico, é o que garante a equidade no uso do solo. Quando o Estado é ineficiente na repressão ao estacionamento irregular, por exemplo, ele valida a premissa de que o direito individual de mobilidade automobilística sobrepõe-se ao direito social de acessibilidade pedestre. Portanto, a fiscalização distrital em 2026 consolida-se como o garante constitucional da função social da via pública, essencial para o desenvolvimento harmônico das regiões administrativas.

Nesse contexto, a ordenação urbana também depende da compreensão dos fatores comportamentais que influenciam a relação entre cidadãos e normas administrativas.

A compreensão final da eficiência da fiscalização advém da superação do modelo puramente repressivo em favor da indução comportamental. Thaler e Sunstein (2008) propõem que a "arquitetura de escolha" — o modo como o ambiente é desenhado para o tomador de decisões — pode influenciar comportamentos sem cercear a liberdade. Na fiscalização do DF, o uso de sinalização educativa, blitze integradas e o feedback imediato (através de dispositivos de fiscalização) atuam como "nudges" que empurram o cidadão para o cumprimento da norma.

O "Nudge" na fiscalização viária distrital representa uma evolução na lógica da gestão de trânsito. Em vez de esperar o cometimento da infração para aplicar a multa — o que caracteriza uma gestão reativa —, a aplicação do conceito de arquitetura de escolha busca prevenir o ilícito. Kahneman (2011) demonstra que o erro humano é sistemático e

previsível; logo, a fiscalização eficiente é aquela que atua sobre esses gatilhos mentais. A visibilidade dos agentes de trânsito em pontos estratégicos (previsibilidade de fiscalização) e o uso de avisos luminosos que reforçam a norma funcionam como lembretes cognitivos para o condutor que opera no "Sistema 1" (rápido e intuitivo), reduzindo o número de infrações graves como o avanço de sinal vermelho.

Integra-se a essa discussão a análise de Tyler (2006) sobre a obediência normativa. Para Tyler, a conformidade não é produto exclusivo do medo, mas da percepção de legitimidade das autoridades. A eficiência da fiscalização administrativa deve ser medida, portanto, pela redução da reincidência de infrações severas, como o avanço de sinal vermelho que apresentou crescimento vertiginoso no biênio estudado. O desafio da gestão pública distrital consiste em transmutar o caráter punitivo do poder de polícia em uma cultura de conformidade habitual, onde o cidadão internaliza o respeito à ordem urbana como pressuposto da convivência civilizada, e não meramente como evasão de um custo pecuniário. A eficiência da fiscalização no Distrito Federal em 2026, em última análise, será consolidada quando os dados estatísticos demonstrarem que a ordem das ruas é fruto de uma governança que soube alinhar o rigor do Direito Administrativo com a sutileza da indução comportamental.

3. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

O delineamento metodológico desta investigação estruturou-se de forma a capturar a complexidade da fiscalização administrativa como instrumento de ordenação do espaço urbano no Distrito Federal. Para responder ao problema proposto, adotou-se uma abordagem que transcende a mera descrição estatística, buscando a interconexão entre as ações estatais e os resultados comportamentais no biênio 2024-2025. A pesquisa fundamentou-se no método de estudo de caso, amparado por uma perspectiva qualitativa e quantitativa integrada, o que, segundo Yin (2015), permite a investigação de fenômenos contemporâneos em seus contextos reais, onde as fronteiras entre o fenômeno e o contexto não são claramente evidentes.

O rigor científico deste trabalho sustenta-se na técnica de triangulação metodológica. Conforme defendido por Denzin (1978) e Flick (2009), a utilização de

múltiplas fontes de evidência visa mitigar os vieses intrínsecos a uma única técnica de coleta, conferindo robustez e validade interna aos achados. Neste sentido, a pesquisa articulou de forma dialética a revisão bibliográfica, a análise documental exauriente e o exame de dados secundários quantitativos provenientes dos órgãos de monitoramento e controle viário. Tal estratégia permitiu que a "frieza" dos números das autuações fosse interpretada à luz da teoria da implementação de políticas públicas e do direito administrativo.

A escolha do Distrito Federal como lócus do estudo de caso justifica-se pela sua singularidade institucional e pelo desafio de governança que representa. Como unidade federativa de competências híbridas, o DF opera um modelo de gestão centralizada que deve responder às demandas de trinta e cinco Regiões Administrativas profundamente heterogêneas. A análise metodológica focou no papel do Departamento de Trânsito (DETRAN-DF) e do sistema InfoVias, utilizando o modelo lógico de políticas públicas para diferenciar os *inputs* (recursos investidos) dos *outcomes* (impactos reais na ordem urbana e na segurança viária), padrão de análise recomendado por Marini e Martins (2014) para a verificação da eficiência no setor público.

3.1 Caracterização e Descrição do Lócus da Pesquisa

O cenário empírico desta pesquisa compreende a complexa estrutura administrativa do Distrito Federal, especificamente os órgãos responsáveis pelo controle do uso do solo e da mobilidade. A singularidade deste lócus reside na aplicação do Artigo 32 da Constituição Federal de 1988, que veda a divisão do DF em municípios, centralizando competências que, no restante do território nacional, seriam fragmentadas. Para o pesquisador de gestão pública, esta configuração oferece um laboratório único para observar a eficiência de políticas públicas implementadas por uma autoridade central sobre territórios com densidades demográficas e malhas urbanas distintas, que variam do rigor do tombamento histórico do Plano Piloto ao adensamento espontâneo de regiões como Ceilândia e Sol Nascente/Pôr do Sol.

Sob a ótica da governança operacional, a pesquisa delimitou o exame das operações fiscalizatórias diante do intenso fluxo da Região Integrada de

Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE). A análise metodológica considerou que a eficiência da fiscalização distrital não pode ser desassociada dessa massa populacional flutuante, que pressiona a infraestrutura viária e desafia as estratégias de controle administrativo. Conforme preceitua Seixas (2000), o estudo de cidades não governadas ou fragmentadas exige que o recorte metodológico contemple as interdependências regionais. Assim, o lócus foi tratado não como uma célula isolada, mas como um núcleo receptor de externalidades comportamentais de toda a região metropolitana.

A centralização administrativa constitui um ponto nevrálgico na descrição deste lócus. Como as Regiões Administrativas carecem de autonomia política e orçamentária, a pesquisa analisou como as operações de fiscalização são planejadas no nível central e executadas na periferia administrativa. Este desenho institucional permitiu observar se a "burocracia de nível de rua" (Hill; Hupe, 2009) dispõe de diretrizes homogêneas ou se a atuação fiscalizatória se adapta às pressões locais. A caracterização do lócus, portanto, foi essencial para contextualizar os dados de 2024 e 2025, fornecendo a base para a interpretação de indicadores geoespaciais e da eficácia das blitz integradas realizadas pelo Estado.

3.2 Instrumentos de Coleta e Tratamento de Dados

Para a construção do corpo empírico, a coleta de dados estruturou-se em dois pilares fundamentais: a pesquisa documental e a extração de dados secundários de registros administrativos oficiais. A análise documental foi pautada por um levantamento exauriente da legislação vigente, englobando o Estatuto da Cidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Código de Trânsito Brasileiro. Esta etapa fundamentou a "régua normativa" pela qual a eficiência foi medida. Conforme Cellard (2000), os documentos constituem fontes preciosas para a compreensão da intenção do legislador em contraste com a prática administrativa, permitindo identificar se a atuação do DETRAN-DF no biênio 2024-2025 seguiu os preceitos de legalidade e finalidade pública.

O segundo pilar consistiu no acesso e tratamento dos dados estatísticos do Anuário de Trânsito do DF 2026 e do Painel InfoVias. Os dados quantitativos,

abrangendo autuações por excesso de velocidade, uso de celular ao volante e avanço de sinal vermelho, foram submetidos a um tratamento estatístico descritivo. Diferente de uma análise puramente matemática, o tratamento buscou a correlação entre as variáveis de esforço estatal (intensidade das operações) e os resultados de conformidade (variação no número de infrações). Esta abordagem é preconizada por Marini e Martins (2014) como uma forma de aferir a eficiência não apenas pela produtividade (outputs), mas pelo impacto gerado na mitigação de riscos sociais.

A técnica de análise de conteúdo de Bardin (2011) foi aplicada para interpretar as narrativas presentes nos relatórios de gestão do GDF. Esta técnica permitiu organizar os dados em eixos temáticos vinculados à gestão pública e ao poder de polícia, facilitando o cruzamento entre as infrações registradas e as teorias de economia comportamental de Kahneman (2011). O tratamento de dados não se limitou ao registro de ocorrências; ele buscou identificar padrões geoespaciais, utilizando as informações do InfoVias para mapear onde ocorrem as falhas de ordenação urbana. Esta integração metodológica garantiu que o diagnóstico final da eficiência fiscalizatória fosse calcado em evidências sólidas e multifacetadas.

3.3 Indicadores de Análise e Modelo Lógico

A mensuração da eficiência da fiscalização administrativa operou por meio de um modelo lógico de avaliação de políticas públicas, estratificado em quatro níveis interdependentes: *inputs, processos, outputs* e *outcomes*. Este modelo, amplamente difundido na gestão pública contemporânea, permite distinguir o esforço do Estado da efetividade real de suas ações. A pesquisa selecionou indicadores de análise (Tabela 1) que funcionaram como elementos desta cadeia analítica. Os *inputs* foram representados pelos recursos operacionais e pela base normativa, enquanto os processos foram medidos pela intensidade e diversidade das operações fiscalizatórias realizadas no biênio estudado.

Os indicadores de *outputs* (resultados imediatos) envolveram o volume absoluto de autuações e a taxa de variação das infrações. Entretanto, o núcleo da análise residiu nos indicadores de *outcomes* (resultados finais), que buscaram mensurar a ordenação

urbana e a mudança de comportamento dos condutores sob a influência do poder de polícia. Conforme Thaler e Sunstein (2008), indicadores de eficácia em sistemas comportamentais devem observar a redução da reincidência e a fluidez do sistema. Assim, o indicador de "Avanço de Sinal Vermelho", que apresentou variação de 60,8% entre 2024 e 2025, foi utilizado como uma variável crítica para testar a hipótese do relaxamento da arquitetura de escolha ou da insuficiência da fiscalização preventiva frente à sanção puramente reativa.

A análise geoespacial dos indicadores completou o desenho metodológico, permitindo verificar a eficiência alocativa dos recursos fiscalizatórios. A utilização das Regiões Administrativas como unidades de análise geoespacial visou identificar se a fiscalização seguiu critérios técnicos de periculosidade ou se houve concentração desordenada em áreas específicas. Este modelo de indicadores permitiu confrontar o crescimento da frota licenciada com a atividade operativa, verificando se a estrutura do Estado acompanhou a pressão sobre o sistema viário. Tal rigor metodológico asseverou que as conclusões sobre a eficiência da fiscalização distrital no DF fossem fundamentadas em uma visão sistêmica da governança metropolitana, evitando reducionismos meramente estatísticos e promovendo uma discussão acadêmica profunda sobre a regulação do comportamento urbano.

4. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS: A EFICIÊNCIA DA FISCALIZAÇÃO ENTRE A OPERACIONALIDADE E O COMPORTAMENTO

O exame dos resultados consolidados no biênio 2024-2025 oferece um diagnóstico preciso sobre a performance da fiscalização administrativa no Distrito Federal. A análise fundamenta-se no confronto entre o esforço operacional dos órgãos de controle e a variação dos indicadores de conformidade urbana. Conforme o modelo lógico adotado, a eficiência é aqui interpretada não apenas pelo volume de atividades realizadas (outputs), mas pela capacidade de indução de novos padrões de conduta no espaço público (outcomes), conforme sugerido por Marini e Martins (2014) e Hill e Hupe (2009).

4.1 Diagnóstico do Esforço Operacional e Evolução das Infrações

Os dados extraídos do Anuário Estatístico de Trânsito (DETRAN-DF, 2026) permitem consolidar os principais indicadores relacionados à fiscalização administrativa no Distrito Federal durante o biênio 2024-2025. A tabela abaixo consolida os dados que fundamentam o presente estudo.

Tabela 1 – Penalidades aplicadas e diagnóstico sugerido

Indicador Estratégico	2024 (unid.)	2025 (unid.)	Variação (%)	Diagnóstico Científico
Excesso de Velocidade	1.871.708	1.964.198	4,90%	Resistência à dissuasão pecuniária
Estacionamento Irregular	167.524	222.304	32,70%	Privatização do espaço público
Uso de Celular ao Volante	76.840	95.200	23,90%	Falha na percepção de risco
Avanço de Sinal Vermelho	73.130	117.628	60,80%	Colapso da indução comportamental

Fonte: Elaboração própria com base em dados do Distrito Federal (2024,2025).

Os dados extraídos do Anuário Estatístico de Trânsito (DETRAN-DF, 2026) revelam uma tendência de crescimento sustentado no volume de infrações registradas. O indicador de Excesso de Velocidade, que atingiu 1.964.198 autuações em 2025 (aumento de 4,9%), demonstra a consolidação de um hábito infrator resiliente ao monitoramento eletrônico. Sob a ótica de Gary Becker (1968), este fenômeno sugere que a sanção pecuniária, isolada de outras intervenções, é absorvida pelo condutor como um "preço de mercado" pelo tempo ganho, falhando na sua função dissuasória fundamental.

A eficiência operacional, por outro lado, manifestou-se com vigor em infrações que demandam maior empenho da "burocracia de nível de rua". O salto de 32,7% no Estacionamento Irregular (passando de 167.524 para 222.304 autuações) e de 16,0% no Uso Irregular de Faixa Exclusiva evidencia uma fiscalização presencial mais atuante. A ausência de novas instalações de radares fixos no período, conforme apontado pelo Painel InfoVias (2026), confirma que o aumento dos registros é fruto da intensificação das operações em campo. Portanto, do ponto de vista da produtividade administrativa, o

Estado demonstrou alta capacidade operativa, maximizando o uso de seu efetivo para a identificação de ilícitos.

Apesar do aumento das ações fiscalizatórias e do crescimento no número de infrações registradas, a efetividade da política pública de trânsito não deve ser avaliada somente pela capacidade operacional dos órgãos responsáveis pela fiscalização. É necessário analisar também os resultados produzidos na mobilidade urbana, especialmente em relação aos indicadores de segurança viária, como os sinistros de trânsito com vítimas.

Nesse sentido, a evolução dos acidentes de trânsito no Distrito Federal permite verificar se o esforço fiscalizatório realizado pelos órgãos públicos tem refletido na redução dos eventos graves e na preservação da vida.

Tabela 2 – Evolução dos sinistros de trânsito com vítimas fatais no Distrito Federal (2024–2025)

Indicador	2024	2025	Variação (%)
Sinistros de trânsito com vítimas fatais	224	228	+1,8%
Vítimas fatais (óbitos)	229	240	+4,8%

Fonte: Elaboração própria com base nos dados estatísticos de trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF/órgãos responsáveis pelos registros de sinistralidade).

A análise dos dados evidencia que, embora tenha ocorrido aumento das ações de fiscalização e do número de infrações registradas no período analisado, os indicadores relacionados aos sinistros fatais ainda apresentam crescimento. Esse cenário demonstra que a fiscalização administrativa constitui instrumento essencial para a gestão da mobilidade urbana, porém seus efeitos dependem de uma abordagem integrada capaz de promover mudanças comportamentais e reduzir fatores de risco no trânsito.

4.2 A Crise de Conformidade e o Paradoxo do Sinal Vermelho

O indicador mais crítico e revelador da insuficiência pedagógica da fiscalização atual é o Avanço de Sinal Vermelho, que registrou uma variação positiva de 60,8% (de 73.130 para 117.628 registros). Cientificamente, este dado representa o ápice da falha na indução comportamental. Kahneman (2011) explica que tal comportamento decorre da

dominância do "Sistema 1" de pensamento — impulsivo e automático — sobre o julgamento racional dos riscos. O condutor prioriza a urgência imediata em detrimento da segurança e da certeza da multa eletrônica via InfoVias.

A retórica dialética entre Thaler (2008) e Tyler (2006) permite concluir que a fiscalização no DF enfrenta um déficit de "justiça procedimental". Enquanto o Estado atua de forma eficiente na detecção (capacidade técnica), ele falha na construção da legitimidade da norma (capacidade simbólica). O aumento vertiginoso de 60,8% em uma infração de alto risco de letalidade denuncia que o efeito indutor do Poder de Polícia de Meirelles (2016) está exaurido em seu modelo puramente sancionatório, exigindo a implementação de Nudges comportamentais que atuem na arquitetura de escolha antes do cometimento do ilícito.

4.3 Desordem Urbana, Externalidades e Privatização do Espaço Público

A desordem urbana, expressa no crescimento das infrações de estacionamento (+32,7%) e uso de celular (+23,9%), reflete o que Williamson (1985) denomina de externalidades negativas. O indivíduo privatiza o bem público (calçadas e faixas de trânsito) para benefício próprio, transferindo o custo do congestionamento e da inseg,urança para a coletividade. A análise geoespacial das ocorrências corrobora as teses de Di Pietro (2020) e Silva (2019) sobre a degradação da função social da via.

A centralização administrativa do DF e a pressão da RIDE geram um cenário onde a fiscalização administrativa atua como uma "gerência de contenção". Onde a fiscalização é intermitente, a ordem urbana declina rapidamente, validando a tese de Pollitt e Bouckaert (2017) sobre os desafios de coordenação em metrópoles complexas. A eficiência, sob este prisma, mostra-se alocativamente falha: as operações concentram-se em corredores de visibilidade, enquanto a desordem sistêmica capilariza-se nas Regiões Administrativas periféricas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente investigação permitiu analisar, de forma multidimensional, a eficiência da fiscalização administrativa como instrumento de ordenação urbana no Distrito Federal

no biênio 2024-2025. Ao longo do estudo, ficou evidenciado que a organização do espaço e a garantia de mobilidade transcendem o simples cumprimento de marcos normativos, exigindo uma governança operativa capaz de mediar conflitos entre o interesse individual e o bem comum. A resposta ao problema central de pesquisa demonstra que, embora a fiscalização distrital tenha alcançado uma performance operacional notável, sua capacidade de induzir a conformidade social e reduzir infrações críticas enfrenta limites comportamentais e institucionais severos.

Os achados empíricos revelaram uma assimetria contundente entre a produtividade da máquina pública e a estabilização da ordem viária. Enquanto o volume absoluto de autuações e a intensidade das operações presenciais registraram crescimento — configurando uma eficiência de meios e processos —, a elevação de 60,8% no índice de avanço de sinal vermelho sinaliza um colapso na eficácia indutora da sanção tradicional. Sob a lente da economia comportamental, conclui-se que a dissuasão baseada puramente no custo pecuniário da multa não foi suficiente para alterar o sistema cognitivo de decisão dos condutores, os quais frequentemente incorporam a infração como um cálculo de custo-benefício imediato, negligenciando a segurança coletiva e a ordenação do território.

As especificidades político-administrativas do Distrito Federal apresentaram-se como variáveis determinantes na análise dos resultados. A centralização administrativa e a ausência de autonomia financeira das Regiões Administrativas impõem ao comando centralizador do Governo do Distrito Federal um desafio hercúleo de gerenciar malhas urbanas heterogêneas e severamente pressionadas pelo fluxo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE). A fragmentação institucional mencionada na literatura manifestou-se como um obstáculo à governança integrada, uma vez que a eficiência fiscalizatória demonstrou-se alocativamente falha ao concentrar esforços em eixos de visibilidade, permitindo a persistência de externalidades negativas e a privatização indébita do espaço público em áreas periféricas de alta densidade demográfica.

Diante desse cenário, a integração estratégica entre os sistemas de monitoramento eletrônico, como o InfoVias, e o planejamento operativo do DETRAN-DF revelou-se indispensável, embora ainda inconclusa em sua plenitude pedagógica. A

tecnologia funcionou como um panóptico eficiente na detecção, mas a ausência de intervenções pautadas na arquitetura de escolha — o conceito de *nudge* — impediu que a fiscalização atuasse na raiz do comportamento infrator. Conclui-se, portanto, que o fortalecimento da gestão pública distrital depende da transição de um modelo de fiscalização puramente reativo para um modelo prospectivo e descentralizado, pautado na inteligência preditiva e na legitimidade procedimental das ações do Estado.

Para o aprimoramento futuro das políticas de mobilidade e ordenamento urbano, este estudo recomenda a implementação de estratégias que atuem sobre os gatilhos mentais dos condutores, especialmente em interseções críticas, por meio de sinalização que ofereça feedback imediato e redutores de ambiguidade decisória. É imperativa, outrossim, a formalização de mecanismos de governança metropolitana com os municípios do Entorno, visando uniformizar o rigor fiscalizatório e mitigar os vácuos de autoridade que comprometem a segurança regional. A descentralização das operações, amparada em dados geoespaciais, deve priorizar a retomada da função social das calçadas e vias, combatendo a ocupação irregular de forma sistêmica e não apenas episódica.

Finalmente, este trabalho contribui para o debate acadêmico ao demonstrar que a eficiência da gestão pública distrital, em 2026, não pode mais ser medida meramente por indicadores de produtividade burocrática, mas sim pelo impacto real na qualidade de vida e na preservação da ordem social. O Poder de Polícia, embora essencial e autoexecutório, atinge sua máxima efetividade quando é percebido como um instrumento de justiça e cidadania, e não apenas como um braço sancionador. Espera-se que as evidências aqui apresentadas sirvam de subsídio para a formulação de uma nova geração de políticas públicas urbanas no Distrito Federal, pautadas na integração tecnológica, no rigor administrativo e na indução consciente à conformidade social.

REFERÊCIAS

ALONSO, William. **Location and land use**. Cambridge: Harvard University Press, 1964.

BANISTER, David. The sustainable mobility paradigm. **Transport Policy**, [s. l.], v. 15, n. 2, p. 73-80, 2008.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 2011.

BECKER, Gary S. Crime and punishment: an economic approach. **Journal of Political Economy**, Chicago, v. 76, n. 2, p. 169-217, 1968.

BEHN, Robert D. **Rethinking democratic accountability**. Washington, DC: Brookings Institution Press, 2001.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2026].

BRASIL. **Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998**. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE. Brasília, DF: Presidência da República, [2026].

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, DF: Presidência da República, [2026].

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, [2026].

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, [2026].

CELLARD, André. A análise documental. *In*: POUPART, Jean *et al*. **A pesquisa qualitativa**: enfoques teóricos e metodológicos. Petrópolis: Vozes, 2000.

COSTA, Marco Aurélio. Mobilidade urbana sustentável: conceitos e tendências. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, v. 34, n. 124, 2013.

DENHARDT, Robert B.; DENHARDT, Janet V. The New Public Service: Serving, Not Steering. **Public Administration Review**, [s. l.], v. 60, n. 6, p. 549-559, 2000.

DENZIN, Norman K. **The Research Act**: A Theoretical Introduction to Sociological Methods. New York: McGraw-Hill, 1978.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 31. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Uso privativo de bem público por particular**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2020.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF). **Anuário Estatístico de Trânsito do Distrito Federal**: biênio 2024-2025. Brasília, DF: DETRAN-DF, 2026.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Segurança Pública (SSP-DF). **Painel InfoVias DF**: Monitoramento de Indicadores de Trânsito e Mobilidade. Brasília, DF: SSP/InfoVias, 2026.

FARIA, Simone C.; NOBRE, Eduardo A. C. A política urbana e a gestão da mobilidade. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [s. l.], v. 21, n. 2, 2019. FLICK,

Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2009.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. Mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.

HILL, Michael; HUPE, Peter. **Implementing Public Policy**: An Introduction to the Study of Operational Governance. London: Sage, 2009.

KAHNEMAN, Daniel. **Rápido e devagar**: duas formas de pensar. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LINDER, Stephen H.; PETERS, B. Guy. The study of policy instruments. **Policy Currents**, [s. l.], v. 2, n. 2, 1992.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MARINI, Caio; MARTINS, Humberto. **Gestão pública e eficiência**. Brasília: ENAP, 2014.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 42. ed. São Paulo: Malheiros, 2016.

MILARÉ, Édis. **Direito do Ambiente**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.

POLLITT, Christopher; BOUCKAERT, Geert. **Public Management Reform**: A Comparative Analysis. Oxford: Oxford University Press, 2017.

PRESSMAN, Jeffrey L.; WILDAVSKY, Aaron. **Implementation**. Berkeley: University of California Press, 1973.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. 2. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2014.

SEIXAS, João. A Cidade não Governada: motivações públicas e governação urbana. **Cidades, Comunidades e Territórios**, Lisboa, n. 1, p. 57-72, 2000.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2019.

THALER, Richard H.; SUNSTEIN, Cass R. **Nudge**: improving decisions about health, wealth, and happiness. New Haven: Yale University Press, 2008.

TYLER, Tom R. **Why people obey the law**. Princeton: Princeton University Press, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac, 2012.

WILLIAMSON, Oliver E. **The economic institutions of capitalism**. New York: Free Press, 1985.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso**: Planejamento e Métodos. 5. ed. Porto Alegre: Bookman,