

REVISTA BRASILEIRA DE POLÍTICAS PÚBLICAS BRAZILIAN JOURNAL OF PUBLIC POLICY

Desigualdades raciais na mobilidade urbana: discussão e mortes em sinistros de trânsito entre 2011 e 2020 no Brasil

Racial inequalities in urban mobility: discussion and deaths in traffic accidents between 2011 and 2020 in Brazil

Marcelo de Tróia

Gláucia Pereira

Maria Cristina Cavalcante

Sumário

SEÇÃO 1 – JUSTIÇA, DIREITOS FUNDAMENTAIS E SEGURANÇA PÚBLICA20

FATORES DE RISCO DECORRENTES DA APLICAÇÃO DO DIREITO FUNDAMENTAL À PROTEÇÃO DOS DADOS PESSOAIS E DA LGPD NA ATIVIDADE DE INTELIGÊNCIA DE ESTADO.....22

Márcio da Mota Ribeiro, Rafael Rabelo Nunes, William Ferreira Giozza e Alexandre Veronese

JUSTIÇA PENAL NEGOCIADA: UMA ANÁLISE DA APLICAÇÃO DO ACORDO DE NÃO PERSECUÇÃO PENAL À LUZ DO MINISTÉRIO PÚBLICO NA COMARCA DE MOSSORÓ-RN.....50

Manoel Matias de Carvalho Neto, Lúcio Romero Marinho Pereira e José Albenes Bezerra Júnior

O ESTADO E SEUS INIMIGOS: AUTORITARISMO, ESTADO DE EXCEÇÃO E DESLEGITIMAÇÃO DOS SISTEMAS PENAIOS NOS ESTADOS DE DIREITO71

Isadora Ribeiro Correa, Marcos César Botelho e Luiz Fernando Kazmierczak

POLÍTICA CRIMINAL E POLÍTICA PÚBLICA NO PROCESSO DE CRIMINALIZAÇÃO SIMBÓLICA: O CASO DA LEI DE ABUSO DE AUTORIDADE BRASILEIRA87

Ícaro Melo dos Santos, Nélia Mara Fleury e Bartira Macedo de Miranda

A VIOLÊNCIA CONTRA AS MULHERES NO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO: POLÍTICAS PÚBLICAS DE ENFRENTAMENTO NO BRASIL 105

Márcio de Oliveira, Débora Napoleão de Sena e Reginaldo Peixoto

VIOLÊNCIA CONJUGAL E A INCIDÊNCIA DE CONTROLE COERCITIVO ENTRE CASAIS HETEROSSEXUAIS 125

Julio Cesar de Aguiar e Kettily Ingrid de Queiroz

SILÊNCIO ESTRIDENTE: VIOLÊNCIA OBSTÉTRICA E O PODER TRANSFORMADOR DE POLÍTICAS PÚBLICAS EFICIENTES..... 165

Jessica Feitosa Ferreira, Rogério Roberto Gonçalves de Abreu, Ana Carolina Gondim de Albuquerque Oliveira e Paulo Henrique Tavares da Silva

O PRIMEIRO COMPLEXO DE ESCUTA PROTEGIDA DO BRASIL: RESPEITO À DIGNIDADE HUMANA A PARTIR DA PROTEÇÃO INTEGRAL DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES VÍTIMAS DE VIOLÊNCIA 183

Tarcísia Castro Alves e Ana Paula da Silva Sotero

POLÍTICAS DE SEGURANÇA PÚBLICA NA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS	214
José Ferdinando Ramos Ferreira	
A TECNOSSECURITIZAÇÃO DA VIDA	235
José Adércio Leite Sampaio	
A FALTA DE UNIFORMIDADE NA CELEBRAÇÃO DE ACORDOS ADMINISTRATIVOS DISCIPLINARES NO BRASIL	255
Luciano Rosa Vicente, Sandro Lucio Dezan e Ricarlos Almagro Vitoriano Cunha	
 SEÇÃO 2 – GOVERNANÇA, INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	 281
DIREITO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS E SUA IDENTIDADE: NATUREZA DAS NORMAS, VINCULAÇÃO NORMATIVA E ELEMENTOS JURÍDICOS BASILARES.....	283
André Afonso Tavares, Caroline Müller Bitencourt e Janriê Rodrigues Reck	
VALORES PÚBLICOS E CRITÉRIOS AVALIATIVOS: UMA CONTRIBUIÇÃO PARA AVALIAÇÕES REPUBLICANAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS	310
Paulo de Martino Jannuzzi	
ANÁLISIS Y SÍNTESIS DE LA COMPLEJIDAD DE LAS ORGANIZACIONES: ALCANCES EN LA INVESTIGACIÓN SOBRE LA CORRUPCIÓN	327
Louis Valentín Mballa e Juan Ignacio Barajas Villaruel	
COMBATE À CORRUPÇÃO E IMPACTO ECONÔMICO-FINANCEIRO NAS EMPRESAS: A EXPERIÊNCIA DOS ACORDOS DE LENIÊNCIA NO BRASIL.....	348
Carlos Higino Ribeiro de Alencar, Mário Vinicius Claussen Spinelli e Stefany Silva Rocha	
COMBATE À CORRUPÇÃO E IMPACTO ECONÔMICO-FINANCEIRO NAS EMPRESAS: A EXPERIÊNCIA DOS ACORDOS DE LENIÊNCIA NO BRASIL.....	371
Guilherme Atanazildo Leme, Milene Mendes de Oliveira, Beatriz Couto Ribeiro, Juliana Pires de Arruda Leite e Milena Pavan Serafim	
BIG DATA COMO MOTOR DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TECNOLÓGICO E DA INOVAÇÃO: COMO A PROTEÇÃO LEGAL À PRIVACIDADE PODE VULNERABILIZAR O INDIVÍDUO	392
Thaís de Bessa Gontijo de Oliveira, Fabiana de Menezes Soares, Raquel Gontij e Bárbara Bianca Alves Cardoso	

INTRINSIC MOTIVATION AND THE USE OF ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) IN THE PUBLIC SECTOR: EVIDENCE FROM INDONESIA.....	412
--	------------

Harmon Chaniago, Hidayat Hidayat e Yen Efawati

A REPARTIÇÃO DE BENEFÍCIOS COMO ALTERNATIVA GEOPOLÍTICA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: O CASO DO BRASIL.....	429
--	------------

Luciana Nalim Silva Menuchi, Marcos Rodrigo Trindade Pinheiro Menuchi, RomariAlejandra Martinez Montaño e Daniela Mariano Lopes Silva

DESEMPENHO TEMPORAL E RAZÕES DE INSUCESSO DAS TRANSFERÊNCIAS VOLUNTÁRIAS EM PROGRAMAS DE INFRAESTRUTURA DA REFORMA AGRÁRIA BRASILEIRA.....	452
---	------------

Daniel Marques Moreira, Sônia Paula da Silva Nogueira e Ricardo Lobato Torres

O DEBATE COM SAL: A CONSTRUÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS AO MAR.....	474
--	------------

André Panno Beirão

A IDEIA DE PROGRESSIVIDADE E O RETROCESSO CLIMÁTICO NAS CONTRIBUIÇÕES NACIONALMENTE DETERMINADAS BRASILEIRAS.....	493
--	------------

HelineSivini Ferreira

Ana Flávia Corleto

INTERNATIONALIZATION OF PUBLIC POLICIES IN THE NORTHEAST: SUBNATIONAL LEADERSHIP AND THE ROLE OF INTERNATIONAL RELATIONS.....	518
--	------------

Eliane Superti, Romberg de Sá Gondim, Amanda Pereira Arrigo e Raquel Gonçalves Dantas

POR UMA JUSTIÇA ITINERANTE: IMPACTOS DO TRABALHO DE CAMPO NA FORMULAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E NO EXERCÍCIO DA JURISDIÇÃO NO BRASIL	544
---	------------

Rafaela Selem Moreira

DESIGUALDADES RACIAIS NA MOBILIDADE URBANA: DISCUSSÃO E MORTES EM SINISTROS DE TRÂNSITO ENTRE 2011 E 2020 NO BRASIL	561
--	------------

Marcelo de Tróí, Gláucia Pereira e Maria Cristina Cavalcante

SOCIAL CHARACTERISTICS OF PERUVIAN CITIZENSHIP AND THEIR INFLUENCE ON THE PERCEPTION OF GOVERNANCE, DEMOCRACY AND TRANSPARENCY IN PERU	576
---	------------

David Eleazar Barra-Quispe

THE INFLUENCE OF RELIGIOSITY, TAX SOCIALIZATION, AND TAX JUSTICE ON TAX COMPLIANCE WITH INTENTION AS A MODERATION VARIABLE 601

Ismawati Haribowo, Khomsiyah Khomsiyah e Susi Dwi Mulyani

ASSESSING THE IMPACT OF HALAL CERTIFICATION POLICY ON SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES IN EAST JAVA 618

Ertien Rining Nawangsari e Hani Nur Adnin

PERFORMANCE ANALYSIS OF THE REGIONAL PEOPLE’S REPRESENTATIVE BOARD OF BENGKULU CITY FOR THE 2019-2024 PERIOD IN MAKING REGIONAL REGULATIONS 630

Hilda Distia Puspita, Alfitri Alfitri, Slamet Widodo e Andy Alfatih

Introduction 630

Research methods..... 637

Results and discussion 637

1. Productivitas..... 638

1.1 Efficiency..... 638

a. Human Resources 638

2 Technology..... 639

3 Technical guidance 639

4 Funding..... 640

5 Accountability 648

Reference 649

SEÇÃO 3 – POLÍTICAS PÚBLICAS EM EDUCAÇÃO, CULTURA E INCLUSÃO 651

INVESTIGAÇÃO QUALITATIVA EM DIREITO: ORGANIZAÇÃO, CODIFICAÇÃO E ANÁLISE DE DADOS..653

Elisa Gonsalves Possebon e Pedro Gonsalves de Alcântara Formiga

AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE FINANÇAS, EDUCAÇÃO E SAÚDE NOS PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO: REFLEXÕES SOBRE OS EXPERIMENTOS DE CAMPO DESENVOLVIDOS NO LABORATÓRIO J-PAL..... 671

Laudeny Fábio Barbosa Leão e Lorena Madruga Monteiro

EDUCAÇÃO JURÍDICA NO ENSINO MÉDIO: A EXPERIÊNCIA DA “ESCOLA DA ESCOLHA” NA CIDADE DE TIMON (MA) 688

Mônica Mota Tassigny, Liane Maria Santiago Cavalcante Araújo e José Antonio Almeida

FORMAÇÃO DA AGENDA DE POLÍTICAS CULTURAIS BRASILEIRAS NO PERÍODO PANDÊMICO: ANÁLISE DA LEI ALDIR BLANC	708
---	------------

Suely de Fátima Ramos Silveira

A BRIGA DAS COTAS COM O TEMPO: CADUCIDADE DA REVISÃO DA POLÍTICA DE COTAS NAS UNIVERSIDADES FEDERAIS DO BRASIL	733
---	------------

Walter Claudius Rothenburg

TRANSICIÓN ENERGÉTICA E IDENTIDAD CULTURAL. EL CASO DE LOS PROYECTOS DE ENERGÍAS RENOVABLES EN LUGARES SAGRADOS INDÍGENAS DE CHILE.....	748
--	------------

Alberto Olivares

OS CORREIOS BRASILEIROS E A LOGÍSTICA ESTATAL DO PROGRAMA NACIONAL DO LIVRO E DO MATERIAL DIDÁTICO (PNLD).....	781
---	------------

Alysson Rogerio da Silva, Claudia Souza Passador, e Denis Renato Oliveira

Desigualdades raciais na mobilidade urbana: discussão e mortes em sinistros de trânsito entre 2011 e 2020 no Brasil*

Racial inequalities in urban mobility: discussion and deaths in traffic accidents between 2011 and 2020 in Brazil

Marcelo de Tróia**

Gláucia Pereira***

Maria Cristina Cavalcante****

Resumo

Examina-se, neste artigo, como os dados sobre raça são importantes para a análise da mobilidade urbana, com ênfase nas mortes de pessoas negras em sinistros de trânsito no Brasil. A metodologia inclui uma revisão narrativa da literatura existente sobre o tema, além da análise de dados quantitativos do DataSUS. Apresenta-se uma retrospectiva histórica que explora o desenvolvimento das questões raciais nas ciências humanas e sua intersecção com o campo da mobilidade urbana. Além disso, são apresentadas estatísticas descritivas que evidenciam a disparidade nas mortes de pessoas negras em comparação com a população branca, com foco especial nas ocorrências envolvendo motocicletas. O aumento de 22,4% nas mortes de pessoas negras em motocicletas, durante a primeira Década de Segurança Viária, representa um desafio para a construção de políticas públicas, e a falta de políticas específicas para a redução de mortes no trânsito configura-se como necropolítica para a população negra.

Palavras-chave: raça; mobilidade urbana; segurança viária; necropolítica.

Abstract

This article examines how race data is crucial for analyzing urban mobility, with a focus on the deaths of black people in road crashes in Brazil. The methodology includes a narrative review of the existing literature on the subject, along with the analysis of quantitative data from DataSUS. A historical overview is provided to explore the development of racial issues in the human sciences and their intersection with the field of urban mobility. Additionally, descriptive statistics are presented, highlighting the disparity in deaths of black people compared to the white population, with special attention to crashes involving motorcycles. The 22.4% increase in motorcycle deaths among Black people during the first Decade of Road Safety presents

* Recebido em 02/02/2023

Aprovado em 31/10/2024

** Doutor em Cultura e Sociedade pelo Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos da Universidade Federal da Bahia. Professor na Secretaria de Educação do Estado de São Paulo.

Email: troimarcelo@gmail.com.

*** Diretora do Instituto de Pesquisa Multiplicidade Mobilidade Urbana e doutoranda no Centro de Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília.

Email: glauciagp23@gmail.com.

****Mestre em Engenharia de Transportes pela Universidade Federal do Ceará. Consultora de engenharia na empresa Certare Engenharia e Consultoria.

Email: criscb.maria@gmail.com.

a challenge for public policy development, and the lack of specific policies to reduce road fatalities can be seen as necropolitics towards the black population.

Keywords: race; urban mobility; road safety; necropolitics.

1 Introdução

Reconhece-se, amplamente, que os conhecimentos situados e localizados¹, expressos nos estudos das subjetividades, estudos *queer*², ou, ainda, a ferramenta oriunda dos feminismos negros, chamada interseccionalidade³, influenciaram, de maneira significativa, o campo das ciências sociais.⁴ Esses estudos revelaram que a construção de um sujeito universal teve um impacto significativo nas dinâmicas sociais e influenciou as pesquisas nas ciências sociais.

Mas a contribuição dos estudos que consideram os marcadores sociais da diferença foi igualmente importante para a formulação de políticas públicas setorizadas⁵ que marcaram, fortemente, o Estado moderno, em especial, no período posterior à Segunda Guerra Mundial.

Como campo situado mais fortemente nas ciências exatas, pelo menos em seu desenvolvimento inicial, os estudos da mobilidade urbana também têm sofrido transformações nas últimas décadas em função dos marcadores sociais da diferença. Transformações implantadas, desde os anos 60, nas ciências, valorizaram os aspectos qualitativos das pesquisas. No caso da mobilidade urbana, o chamado giro da mobilidade⁶ desconsiderou os fenômenos móveis como exclusivos da lógica do deslocamento e da clássica pesquisa origem-destino. Os estudos da mobilidade urbana, ainda, foram impactados, na última década, pela política do clima⁷, que constatou o papel decisivo dos modos de transporte na emissão de gases de efeito estufa, permitindo um maior diálogo da área com a interdisciplinaridade. Nesse sentido, ficou evidente o papel da mobilidade urbana para o acesso às oportunidades da cidade, a moldagem das relações sociais e subjetivas, e de como políticas públicas voltadas para esse campo podem reduzir as desigualdades sociais, esta uma recomendação expressa no artigo 7º da Política Nacional de Mobilidade Urbana.⁸

O objetivo deste texto é compreender, de que maneira, os dados sobre raça interpelam os estudos sobre mobilidade urbana e quais relações podem ser estabelecidas entre as urgentes questões raciais vividas no Brasil e no mundo em relação a esse campo. Para tanto, o artigo faz uma revisão bibliográfica narrativa sobre

¹ A ideia de um conhecimento situado/localizado com base em outras visões de mundo e formações subjetivas estão expressas em diversas autorias, em especial em: HARAWAY, Donna. Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. *Cad Pagu*, [S. l.], v. 5, p. 7-41, 2009.

² Os estudos *queer* se desenvolveram, de formas variadas, em diversos países e provocaram tensões ao revelar os pressupostos heterossexistas da Teoria Social, rejeitando a concepção de minoria e admitindo que o sujeito é uma construção cultural e do discurso. Para esses estudos, há um regime de diferenciação na sociedade, a partir de uma matriz que conjuga gênero, sexo e prática, cisgênera e heterossexista, e que pune corpos que não obedecem a tal lógica. MISKOLCI, Richard. A Teoria Queer e a sociologia: o desafio de uma analítica da normalização. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 11, n. 21, p. 150-182, jan./jun. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n21/08.pdf>. Acesso em: 23 nov. 2022. BUTLER, Judith. Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do sexo. In: LOURO, Guacira Lopes. *O corpo educado: pedagogias da sexualidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000. p. 151-166.

³ Uma ferramenta de análise, metodologia ou ainda a capacidade das análises sociais contemplarem diversos marcadores sociais da diferença, a exemplo de raça, classe e gênero. COLLINS, Patricia Hill; BILGE, Sirma. *Interseccionalidade*. São Paulo: Boitempo, 2020.

⁴ TRÓI, Marcelo de. Rastros de 1968 nos ativismos das dissidências sexuais e de gênero. *Revista Estudos Feministas*, [S. l.], v. 29, n. 1, p. e62773, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1806-9584-2021v29n162773>. Acesso em: 23 nov. 2022.

⁵ QUADRADO, Jaqueline Carvalho (org.). *Políticas públicas, desigualdades sociais e marcadores sociais da diferença*. São Borja: Unipampa, 2021. Disponível em: <https://repositorio.unipampa.edu.br/handle/riu/6056>. Acesso em: 23 nov. 2022.

⁶ URRY, John. Mobile sociology. *The British Journal of Sociology*, [S. l.], p. 347-366, 2010.

⁷ LATOUR, Bruno. *Down to Earth: politics in the new climate regime*. Cambridge: Polity Press, 2018.

⁸ ¹¹BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 23 nov. 2022.

o tema e uma análise estatística descritiva de dados públicos. Para a revisão narrativa, realizou-se uma busca não sistemática em bases de dados acadêmicas como Google Scholar, Scielo e Periódicos CAPES, utilizando palavras-chave como “mobilidade urbana”, “raça”, “mortes no trânsito” e “motocicletas”. Também foram incorporados autores seminais do campo das ciências sociais e políticas. As estatísticas descritivas contemplaram dados do DataSUS⁹ e população IBGE¹⁰.

O artigo estrutura-se da seguinte forma: primeiramente ressaltaram-se alguns fatos históricos no que diz respeito à raça, contextualizando o cenário com referências científicas que afirmam haver um genocídio da população negra no Brasil, hipótese aviltada por Abdias Nascimento¹¹, mas desenvolvida com a mesma ênfase em outras pesquisas.¹² Em seguida, analisaram-se dados quantitativos, fornecidos pelo DataSUS e IBGE e que comprovam a disparidade estatística da morte de pessoas negras em sinistros de trânsito.¹³ Nas conclusões, mostra-se como é importante pensar políticas públicas com base no recorte dos marcadores sociais da diferença, justamente por relacionarem os problemas sociais a causas específicas e históricas relacionadas ao racismo estrutural¹⁴ que funda as sociedades e Estados contemporâneos.

2 Necropolítica, disparidades sociais e raciais

Para Michel Foucault, o fim do século XVII e início do XVIII marcou o aparecimento de técnicas de controle essencialmente centradas no corpo: a denominada “tecnologia disciplinar do trabalho” correspondia aos exercícios, treinamentos, teorias de racionalização/economia, sistemas de vigilância, hierarquias e relatórios, inseridos como prática na sociedade ocidental. Contudo, é na segunda metade do século XVIII que surge algo novo, segundo o filósofo, uma outra tecnologia de poder. Ela não excluía a tecnologia disciplinar, mas não era individualizante, ao contrário, massificante: era a estatística, esse conjunto de processos (natalidade, óbitos, taxa de reprodução, fecundidade, as demografias), os primeiros alvos de controle que Foucault chamou de “biopolítica”.¹⁵ Ainda para Foucault, a emergência desse biopoder inseriu o racismo como mecanismo de Estado, ou seja, um dispositivo que decide o que deve viver e o que deve morrer, uma maneira de defasar, no interior da população, uns grupos em relação aos outros.

O racismo como mecanismo de Estado tem sido pensado por diversas pessoas que pesquisam o tema na atualidade. É essa estrutura que tem garantido a manutenção de privilégios de classe no Brasil, além da falta de perspectiva de que os assassinatos de pessoas negras tenham desfechos adequados na Justiça.¹⁶ Ao mesmo tempo, especialistas concordam que a discriminação de pessoas em função da raça tem sido a tônica em diversos países do mundo, refletindo em oportunidades de vida, nos sistemas judiciários e na implantação de políticas públicas. Dentre os fatores de permanência desse mecanismo, destaca-se o que a filósofa brasi-

⁹ BRASIL. Ministério da Saúde. Datasus. *Downloads base de dados*. Brasília: Ministério da Saúde. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/>. Acesso em: 23 nov. 2022.

¹⁰ IBGE. *PNAD contínua*: pesquisa nacional por amostra de domicílios contínua. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html>. Acesso em: 21 dez. 2022.

¹¹ NASCIMENTO, Abdias. *O genocídio do negro brasileiro*: processo de um racismo mascarado. São Paulo: Perspectiva, 1978.

¹² RAMOS, Paulo Cesar. *Gramática negra contra a violência de Estado*: da discriminação racial ao genocídio negro (1978-2018). 2021. 328 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

¹³ A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) mudou a terminologia e redefiniu os termos técnicos usados na preparação e execução de pesquisas relativas e na elaboração de relatórios estatísticos e operacionais a incidentes de trânsito. A palavra “acidente” passou a ser substituída por “sinistro” de trânsito. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 10697*: pesquisa de acidentes de trânsito. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

¹⁴ ALMEIDA, Silvio Luiz de. *O que é racismo estrutural?* Belo Horizonte: Letramento, 2018.

¹⁵ FOUCAULT, Michel. Aula de 17 de março de 1976. In: FOUCAULT, Michel. *Em defesa da sociedade*: curso do Collège de France (1975-1976). São Paulo: Martins Fontes, 1999. p. 287-315.

¹⁶ MIRANDA, Isabella. A necropolítica criminal brasileira: do epistemicídio criminológico ao silenciamento do genocídio racializado. *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, São Paulo, v. 25, n. 135, p. 231-268, set. 2017.

leira Denise Ferreira da Silva intitula de “separabilidade”¹⁷, uma ferramenta político-simbólica que posiciona diferentes grupos em relação à ética. Dessa forma, a criação de um “outro racial” foi e continua sendo fundamental para as atuais configurações geopolíticas globais de poder, permitindo um suposto universalismo onde este “outro” nunca pode ser incluído. Decorre desse pensamento o fato de que os eventos raciais que ocorreram e ocorrem no mundo estão implicados no espaço-tempo, reiterando a exclusão econômica e o papel da violência como elementos do capital global desde o início do mundo colonial.

Por sua vez, a filósofa norte-americana Nanci Fraser, a partir de uma perspectiva feminista, notou como o Estado foi estruturado de modo a impedir a contestação, transformando-se em um vetor de injustiça:

entre aqueles que estão protegidos contra o alcance da justiça estão os poderosos Estados predadores e poderes transnacionais privados, incluindo investidores e credores estrangeiros, especuladores e corporações transnacionais.¹⁸

Obviamente, domina entre os protegidos predadores a branquitude¹⁹, relegando às pessoas racializadas o peso do cárcere que se transformou em negócio em muitos lugares. Jackie Wang usou o termo “capitalismo carcerário”²⁰ para se referir a uma realidade dos Estados Unidos que também se aplica ao Brasil: a aproximação entre capitalismo e racismo, na qual o cárcere tem a função de garantir a manutenção de um sistema de privilégios, concentração de poder e riqueza com bases raciais. Tese também corroborada por Michelle Alexander²¹, pioneira nesses estudos, e que mostrou como a criminalização e a demonização do homem negro, encarcerado desmantelou as relações familiares e comunitárias, intensificando a experiência de ser odiado.

Essa configuração histórica, simbólica e política foi responsável pela precarização da vida das pessoas negras até os dias de hoje, resultando em diferenças abissais em relação aos dados estatísticos sobre violência dos diferentes grupos que compõem a sociedade. Em 2018, no Brasil, por exemplo, a porcentagem de homens afrodescendentes entre 15 e 49 anos — vítimas de homicídio — foi mais de três vezes maior do que a dos homens brancos, o que revela um padrão claramente racializado de homicídio.²² Padrão que também se repete em relação às vítimas de sinistros de trânsito.

Assim, a partir dessa breve revisão, concluímos que a estruturação do Estado como ente racista, impede a implantação de políticas públicas, favorece outras, dificulta a punição daqueles que deveriam pagar pela selvageria no trânsito, tornando a mobilidade urbana, em especial, o sistema automobilista²³ como um território aberto para a expressão da necropolítica. Para quem não está familiarizado com o conceito, ele diz respeito à atualização da biopolítica foucaultiana e que, segundo Achille Mbembe, seu criador, constituem “formas contemporâneas que subjugam a vida ao poder da morte (necropolítica)” e “reconfiguram profundamente as relações entre resistência, sacrifício e terror”.²⁴

¹⁷ SILVA, Denise Ferreira da. *Toward a global idea of race*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2007.

¹⁸ FRASER, Nancy. Mapeando a imaginação feminista: da redistribuição ao reconhecimento e à representação. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 15, n. 2, p. 291-308, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-026X2007000200002>. Acesso em: 23 nov. 2022.

¹⁹ A branquitude é um conceito elaborado para desvelar processos e relações estruturais de dominação, desmascarando, assim, a “face oculta” do sistema colonial e nomeando as pessoas brancas como operadoras desse sistema de privilégios que transforma o branco em sujeito ideal e universal. CONCEIÇÃO, Willian Luiz da. *Branquitude: dilema racial brasileiro*. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2020.

²⁰ WANG, Jackie. *Capitalismo carcerário*. São Paulo: Editora IgráKniga, 2022.

²¹ ALEXANDER, Michelle. *A nova segregação: racismo e encarceramento em massa*. São Paulo: Boitempo, 2018.

²² COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE; FONDO DE POBLACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Afrodescendientes y la matriz de la desigualdad social en América Latina: retos para la inclusión*. Documentos de Proyectos. Santiago: Naciones Unidas, 2020.

²³ URRY, John. The ‘system’ of automobility. *Theory, Culture & Society*, [S. l.], v. 21, n. 4-5, p. 25-39, 2004.

²⁴ MBEMBE, Achille. Necropolítica. *Arte & Ensaios*, [S. l.], n. 32, p. 122-151, 2016. Disponível em: <https://revistas.ufjf.br/index.php/ae/article/view/8993>. Acesso em: 23 nov. 2022.

2.1 Mobilidade urbana e raça

A discussão sobre mobilidade urbana e seus recortes sociais não é recente, e já foi abordada por estudiosos como Milton Santos, que cunhou o conceito de imobilidade relativa²⁵ para descrever a exclusão dos mais pobres dos benefícios plenos da circulação urbana. Para Santos, a urbanização moderna favorece aqueles que possuem mais recursos; enquanto os pobres enfrentam uma realidade de deslocamento precário e limitado. Embora fisicamente presentes na cidade, sua mobilidade é restrita por barreiras econômicas, geográficas e sociais, resultando em uma marginalização espacial que agrava as desigualdades.

Nesse sentido, a história da mobilidade urbana é uma história de barreiras:

para além da incompetência do Estado na formulação de políticas públicas, na implantação da fiscalização e ordenamento da cidade com vistas a garantir o direito a ela, a proibição, a interdição e o uso de equipamentos e tecnologias da mobilidade também são determinados por questões de gênero, classe, raça, sexualidade, capacitismo.²⁶

Desde a luta das mulheres pela construção da bicicleta moderna²⁷, passando pela monetização dos serviços públicos de transporte que logo se transformaram em grandes negócios, deixando, em segundo plano, o interesse público e o acesso democrático ao serviço, conflitos e lutas históricas têm marcado a história da mobilidade urbana e do espaço urbano. Do ponto de vista da população negra, a mobilidade urbana não tem sido muito diferente das outras áreas de atuação humana. Ao contrário, com poucos estudos centrados especificamente na questão racial, é possível afirmar que os modos de transporte e as análises envolvendo os seus usos se convertem em espaços para o exercício da discriminação e a constatação de disparidades sociais ainda maiores.

O sistema de transporte brasileiro, por exemplo, sempre foi marcado pelo racismo, pela desigualdade e pela segregação:

nem todo mundo que vive em uma cidade pode usufruir do que ela oferece. Vale-transporte, quando tem, é só pra ir e voltar do trabalho. O preço das passagens e a oferta de transporte disponibilizada em territórios majoritariamente negros, periféricos e de favela deixam trabalhadoras e trabalhadores sem a opção de ir para outro bairro, conhecer museus, visitar parques e espaços abertos. [...] Saúde e educação são serviços públicos, mas ainda é preciso pagar para chegar até um posto, hospital ou escola. Circular não é uma opção para muita gente.²⁸

Há vários exemplos que demonstram como as cidades contemporâneas e os estados liberais falham na promessa de universalidade de acesso, na ideia de democratização dos serviços. O mesmo ocorre em relação ao acesso de artefatos móveis como o automóvel, a bicicleta, dentre outros. A análise histórica do uso desses objetos confirma a hipótese de que há diferenças de uso a respeito dos dados raciais.

Na obra *Driving while black*²⁹, o sociólogo inglês Paul Gilroy afirmou que as conexões dos automóveis com as pessoas negras são antigas e históricas. Isso fica evidente nas relações culturais expressas na cultura *hip-hop*, em que o carro é símbolo de poder, dinheiro, sendo também um elemento essencial do *American Dream*.³⁰ Apesar disso, Gilroy está correto ao afirmar que o automóvel constitui um indício de hegemonia.

²⁵ SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

²⁶ TROI, Marcelo de. *Salvador, cidade movente: corpos dissidentes, mobilidades e direito à cidade*. 2021. 336 f. Tese (Doutorado em Cultura e Sociedade) - Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021. p. 158.

²⁷ BIJCKER, Wiebe E. *Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change*. Massachusetts: The MIT Press, 1995.

²⁸ SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela. Nota da primeira edição: direito a se mover, direito a existir. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela. (org.). *Mobilidade antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 9-10.

²⁹ GILROY, Paul. *Driving while black*. In: MILLER, Daniel (ed.). *Car cultures*. New York; Oxford: Berg, 2001. p. 81-104.

³⁰ SANTOS, Daniel dos. *Como fabricar um gangsta: masculinidades negras nos vídeos dos rappers Jay-Z e 50 Cent*. 2017. 176 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

Nas últimas décadas, as diferenças de uso do automóvel ficaram evidentes com a explosão de casos de violência com base no policiamento de carros dirigidos por pessoas negras, resultando em diversos assassinatos, sendo o de maior repercussão, a morte de George Floyd, nos Estados Unidos. Esses conflitos originaram o movimento *Black Lives Matter*.³¹ Lutz e Fernandez³² demonstraram que as diferenças de posse do carro entre brancos e negros impactaram a fuga do furacão Katrina. Ainda segundo as pesquisadoras, pessoas negras e latinas lideram os índices de atropelamento nos Estados Unidos, pois são as que mais andam a pé em áreas urbanas com alto tráfego.

No Brasil, 70% dos domicílios formados por somente negros não possuem automóveis, enquanto esta é a situação de 38% dos domicílios formados por somente brancos. Domicílios formados por somente negros possuem mais motocicletas que domicílios formados por somente brancos: “por esses resultados, pode-se inferir que políticas públicas que privilegiam automóveis, historicamente e ainda hoje, beneficiam mais pessoas brancas, no geral”.³³

3 Mortes no trânsito no Brasil e a questão racial

Em 2010, a Organização das Nações Unidas (ONU) reconheceu que os sinistros de trânsito tinham grande incidência mundial, com milhares de mortes e pessoas feridas. Para reverter esse quadro, as 170 nações que fazem parte da ONU aprovaram a resolução 64/255³⁴ na qual concordaram que a segurança viária era um problema de saúde pública com consequências sociais e econômicas que poderiam afetar o desenvolvimento sustentável dos países. Assim, foi proclamado o período de 2011-2020 como a primeira Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Nesse contexto, a meta para melhoria da segurança viária sugerida para América Latina e adotada pelo Brasil foi de 50% de redução da taxa de mortes por 100 mil habitantes. O Brasil não atingiu a meta na primeira década. Em 2021, a ONU declarou uma nova Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030, com uma nova meta de redução de mortes e lesões no trânsito em, pelo menos, 50% durante esse período.³⁵

Estima-se que, no Brasil, três pessoas morram por hora em decorrência de sinistros de trânsito e que os sinistros de trânsito sejam a oitava principal causa de morte do país, segundo dados do DataSUS de 2009-2019 contabilizados pelo site Health Data³⁶ da *University of Washington School of Medicine*. Diversos estudos demonstram que a velocidade tem sido um fator preponderante nessas mortes: velocidades igual ou acima dos 50 km/hora representam um fator de agravamento da violência no trânsito nas áreas urbanas.³⁷

Apesar disso, são poucas as políticas públicas voltadas para resolver o problema. Ao contrário, o último governo brasileiro, de extrema direita, precarizou ainda mais o ambiente da regulação do trânsito: apenas

³¹ SEO, Sarah A. *Policing the open road: how cars transformed American freedom*. Cambridge: Harvard University Press, 2019. p. 16.

³² LUTZ, Catherine; FERNANDEZ, Anne Lutz. *Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives*. New York: Palgrave Mcmillan, 2010. p. 112.

³³ PEREIRA, Gláucia. Posse de veículos por raça no Brasil. *Journal of Sustainable Urban Mobility*, [S. l.], v. 1, n. 2, p. 01-07, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.7910/DVN/JSR6PF>. Acesso em: 23 nov. 2022. p. 6.

³⁴ ONU. Assembleia Geral. *Resolução 64/55*. AG Index: A/64/L.44/Rev.1 and Add.1, 02 maio 2010. Disponível em: <https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=A%2FRES%2F64%2F255&Language=E&DeviceType=Desktop&LangRequested=Fal>. Acesso em: 25 jan. 2023.

³⁵ ONU. *Global plan: decade of action for road safety 2021-2030*. Genebra: World Health Organization, 2021.

³⁶ Dados disponíveis em: <https://www.healthdata.org/brazil>. Acesso em: 25 jan. 2023.

³⁷ ONU. *Global plan: decade of action for road safety 2021-2030*. Genebra: World Health Organization, 2021. JIN, Jangik; RAFFERTY, Peter. How the speed limit policy affects travel speed?: Quasi-experimental approach. *Transport Policy*, [S. l.], v. 103, p. 2-10, 2021. MUSICANT, Oren; BAR-GERA, Hillel; SCHECHTMAN, Edna. Impact of speed limit change on driving speed and road safety on interurban roads: meta-analysis. *Transportation Research Record*, [S. l.], v. 260, n. 1, p. 42-49, 2016. ARCHER, Jordan; FOTHERINGHAM, N.; SIMMONS, M.; CORBEN, B. *The impact of lowered speed limits in urban and metropolitan areas*. Australia: TransportAccident Commission, 2008.

nos primeiros meses do governo de Jair Bolsonaro (2019-2022), foram retirados 2.811 radares das estradas federais que não tiveram seu contrato de funcionamento renovado, restando, apenas, 439 para fazer o controle de velocidade dos carros. Estima-se que a ação tenha aumentado em mais de 2% o número de mortes.³⁸ Essas ações também são vistas como a causa da reversão da tendência de queda dos sinistros nesse período.

É fato que a segurança viária no Brasil revela dados alarmantes de uma maneira geral, mas, ao olhar esses dados com a questão racial, nota-se que há diferenças ainda mais preocupantes que atingem as populações racializadas do país. Para avançar, realizou-se análise sobre a porcentagem de pessoas brancas e negras no Brasil e a relação destas com a morte no trânsito em termos estatísticos.

É importante destacar que os dados de raça diferem na natureza da coleta, sendo a raça proveniente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), autodeclarada pela pessoa entrevistada, enquanto a raça da pessoa morta no trânsito é determinada pela equipe médica ou familiares da vítima. No caso das mortes ocasionadas por sinistros de trânsito, os dados apontam que a população negra tem sido a vítima preferencial nessas ocorrências. Com dados do DataSUS³⁹ e da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD)⁴⁰, demonstra-se a relação entre modos de transporte e raça das pessoas mortas no ano de 2020 no Brasil.

Sobre a questão dos dados faltantes, é importante ressaltar que, no DataSUS, há uma categoria para os sinistros nos quais não foi identificado o tipo de veículo da vítima. Em 2011, esse valor foi de 1.043 pessoas, 42,5% eram brancas e 55,2% eram negras. Em dez anos, houve uma redução desse valor para a população em geral. Porém, a situação progrediu de forma diferente entre pessoas negras e brancas. Em 2020, a quantidade de óbitos na categoria de não identificados foi de 781, sendo 14,6% dessas pessoas brancas e 83,7% negras, revelando novamente a disparidade de mortes a partir do recorte racial.

Em 2020, o percentual de pessoas negras na população foi de 56,3%, enquanto em relação às mortes de trânsito, foi 60,8% para essa população. Para as pessoas brancas, que correspondem a 42,8% da população, o percentual de morte foi de 38,6%. E, para as amarelas e indígenas, que correspondem a 0,9% da população, o percentual de mortes foi de 0,6%. Ou seja, há sobrerrepresentação de negros entre os mortos no cômputo geral, apontando a disparidade de mortes em função da raça, o que revela que a violência no trânsito mata mais pessoas negras que pessoas brancas.

Uma análise mais detalhada foi realizada para a taxa de mortes a cada 100 mil habitantes, desde 2011. Em 2011, houve um déficit de dados relacionando as mortes com a questão racial, de 4,4%, e por isso a taxa de brancos e negros ficaram abaixo da média nacional. Ao longo da década, esse percentual melhorou, diminuindo para 1,5% das ocorrências em 2020. Em 2014, com a melhoria nos dados sobre raça, os registros de óbitos das duas populações começaram a se distanciar, refletindo a percepção das pessoas que pesquisam o tema.

A taxa nacional do número de óbitos no trânsito por 100 mil habitantes vem diminuindo ao longo da última década, caindo de 22,4, em 2011, para 15,9, em 2020, ou seja, redução de 29%, frente à meta de redução de 50%. Porém, a média da população branca sempre ficou abaixo da média nacional, enquanto a média das mortes entre a população negra, a partir de 2014, está acima da média nacional, conforme a Tabela 1. Isso significa que, além de o país não ter atingido a meta pactuada com a ONU, houve uma redução desigual das mortes entre as raças.

³⁸ A relação entre a retirada de radares e o crescimento do número de vítimas fatais nos sinistros está em matéria do portal R7 de 17 dez. 2019. Disponível em: <https://noticias.r7.com/brasil/sem-radares-cresce-numero-de-acidentes-fatais-em-rodovias-17122019>. Acesso em: 30 nov. 2022.

³⁹ BRASIL. Ministério da Saúde. Datasus. *Downloads base de dados*. Brasília: Ministério da Saúde. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/>. Acesso em: 23 nov. 2022.

⁴⁰ IBGE. *PNAD contínua: pesquisa nacional por amostra de domicílios contínua*. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html>. Acesso em: 21 dez. 2022.

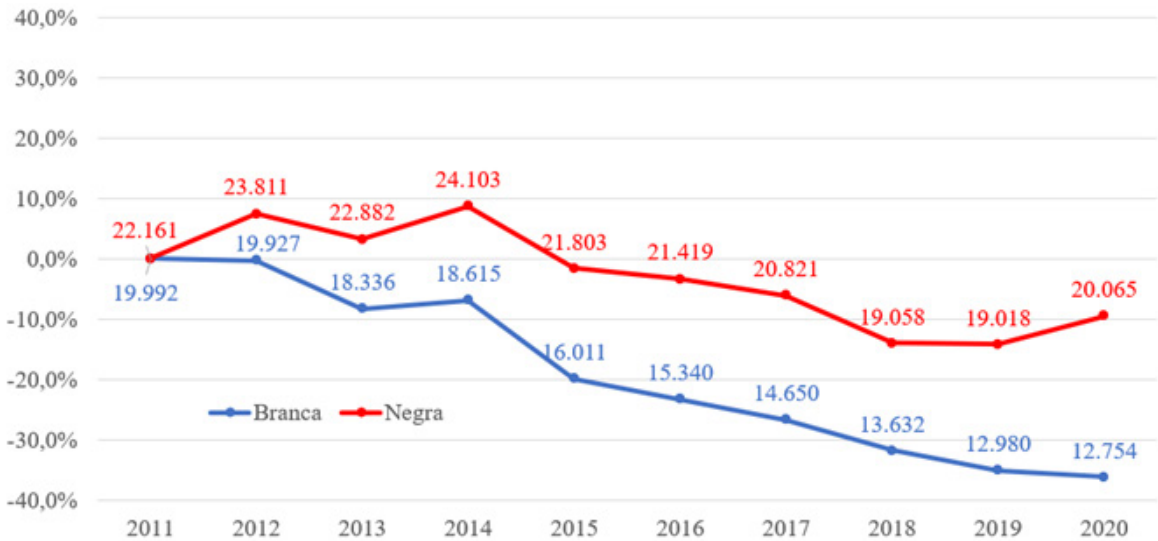
Tabela 1 - taxa de óbitos por 100 mil habitantes, por raça, e percentual de dados faltantes

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Brasil	22,4	23,2	21,7	22,2	19,4	18,6	17,6	16,1	15,6	15,9
Negras	21,9	22,7	21,5	22,4	19,9	19,0	18,1	16,3	16,0	16,9
Branças	21,1	21,8	20,0	20,2	17,5	17,1	16,4	15,3	14,7	14,1
Taxa de dados de raça faltantes (%)	4,4%	4,0%	4,0%	3,7%	3,4%	2,8%	1,7%	1,7%	1,5%	1,5%

Fonte: elaboração própria, a partir de dados DataSUS e IBGE.

Conforme o Gráfico 1, as mortes no trânsito entre a população branca vêm caindo, sendo 36,2% menor em 2020 em relação a 2011; enquanto as mortes entre a população negra diminuiu apenas 9,5% com relação ao mesmo período:

Gráfico 1 - variação e número de mortes no trânsito entre a população branca e negra (2011-2020)



Fonte: elaboração própria, a partir de dados DataSUS.

A partir da média nacional, foi possível calcular a quantidade esperada de mortes por raça, multiplicando-se a taxa geral pela população. Entre 2011 e 2020, foram 2.649 mortes de pessoas negras a mais do que o esperado. Enquanto para a população branca, considerando a mesma lógica, houve 13.035 mortes a menos do que o esperado. De acordo com os dados na tabela 2, em 2020, por exemplo, morreram 1.204 pessoas negras a mais do que o esperado.

Tabela 2 - diferença entre mortes de pessoas negras e brancas em função da população total

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Branca										
Observadas	19.992	19.927	18.336	18.615	16.011	15.340	14.650	13.632	12.980	12.754
Esperadas	21.185	21.206	19.839	20.414	17.781	16.698	15.715	14.293	13.809	14.331
Diferença	-1.193	-1.279	-1.503	-1.799	-1.770	-1.358	-1.065	-661	-829	-1.577
Negra										
Observadas	22.161	23.811	22.882	24.103	21.803	21.419	20.821	19.058	19.018	20.065
Esperadas	22.705	24.268	23.058	23.837	21.287	20.988	20.199	18.765	18.525	18.861
Diferença	-544	-457	-176	266	516	431	622	293	493	1.204

Fonte: elaboração própria, a partir de dados DataSUS e IBGE.

3.1 A motocicleta e o extermínio de vidas negras no trânsito

Nas últimas décadas, diversas políticas de popularização de automotores, como a criação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) específica para combustíveis fósseis, resultaram no aumento dos veículos nas ruas das cidades brasileiras⁴¹. Tais políticas incharam as ruas das cidades com veículos motorizados, sendo a motocicleta o veículo que mais aumentou. Além do preço mais acessível, muitas dessas motocicletas são utilizadas como trabalho, em especial, para os serviços de entrega. A pandemia da Covid 19 aumentou a demanda pelos serviços de entrega. Além disso, precarizou, ainda mais, os sistemas de transporte coletivo que foram preteridos pela segurança sanitária e pela independência propiciada pelo transporte individual, em especial, as motocicletas.

Há um custo social para o uso desse modo de transporte. Eduardo Vasconcelos⁴² foi um dos primeiros a notar esse custo em função da expansão das motocicletas nas cidades brasileiras. No universo dos sinistros de trânsito com mortos e feridos, elas são mais frágeis em relação aos automóveis, ocasionando em sinistros com mais vítimas fatais. Ao traçar o perfil das pessoas que conduzem as motocicletas, o autor não analisa as questões raciais:

a associação que representa a indústria de motocicletas vem conduzindo pesquisas junto aos compradores nos últimos dez anos. Na média geral, a maioria (80 a 85%) das compras é feita por homens, sendo 83% com menos de 40 anos de idade. A maioria dos usuários (90%) vive em áreas urbanas e a maioria (75%) usa a moto para ir e voltar do trabalho ou da escola (www.abraciclo.com.br). Uma parte significativa dos compradores substituiu o transporte público pela motocicleta, seja pelo menor custo, seja pela má qualidade do transporte público em muitas cidades.⁴³

Estudos recentes sobre a questão das motocicletas continuam desconsiderando os componentes raciais dessa maioria masculina que adquire esses veículos, nem das vítimas dos sinistros.⁴⁴ Apesar disso, tais estudos foram eficientes em retratar o problema de saúde pública envolvendo os veículos no país e a relação das motocicletas com a precarização do trabalho.

Em pesquisa realizada em 2022, Maggenti *et al.* consideraram as questões raciais envolvidas nos perfis das vítimas no Rio Grande do Sul e defendeu a importância de se conhecer o perfil das vítimas hospitalizadas: “pode auxiliar na estruturação de estratégias adequadas às realidades locais, com o objetivo de reduzir os acidentes, danos à saúde, sofrimentos e gastos de tratamento”.⁴⁵

Na Tabela 3, é possível analisar os dados de mortes, separados por modos de transporte, com diversas disparidades entre a população branca e negra. Entre 2011 e 2020, o número de mortos entre os diversos modos de transporte possui variação maior entre as pessoas brancas. A variação de motociclistas mortos representou um aumento entre a população negra, já que é a que mais tem utilizado a motocicleta como instrumento de trabalho ou como forma de locomoção pela cidade. O maior número de óbitos para pes-

⁴¹ PARANAIBA, Adriano. Os danos sociais e econômicos dos subsídios na mobilidade urbana do Brasil: uma perspectiva austríaca. *MISES Revista Interdisciplinar de Filosofia, Direito e Economia*, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 411-417, 2016. Disponível em <https://doi.org/10.30800/mises.2016.v4.141>. Acesso em: 03 out. 2024.

⁴² VASCONCELOS, Eduardo A. O custo social da motocicleta no Brasil. *Revista dos Transportes Públicos*, [S. l.], n. 119/20, p. 127-142, 2008. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/4/7/revista-completa-119.20.pdf>. Acesso em: 05 dez. 2022.

⁴³ VASCONCELOS, Eduardo A. O custo social da motocicleta no Brasil. *Revista dos Transportes Públicos*, [S. l.], n. 119/20, p. 127-142, 2008. p. 130. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/4/7/revista-completa-119.20.pdf>. Acesso em: 05 dez. 2022.

⁴⁴ SILVA, Rutielle Ferreira; PAIVA, Anísia Regina de Oliveira. Incidência de acidentes com motocicletas no Brasil: revisão integrativa da literatura. *Revista Uningá*, [S. l.], v. 51, n. 3. Disponível em: <https://revista.uninga.br/uninga/article/view/1360>. Acesso em: 05 dez. 2022. SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula *et al.* Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na região sul do Brasil. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, [S. l.], v. 14, n. 3, p. 435-444, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1415-790X2011000300008>. Acesso em: 05 dez. 2022.

⁴⁵ MAGGENTI, Ronaldo Semensato; BENETTI, Lutieri Mateus; BUENO, André Luis Machado. Acidentes de transporte terrestre: as motocicletas como problema de saúde pública. *Rev. Enferm. Digit. Cuid. Promoção Saúde*, [S. l.], n. 7, p. 01-07, 2022. Disponível em: <http://www.dx.doi.org/10.5935/2446-5682.20210077>. Acesso em: 05 dez. 2022.

soas brancas em automóveis é coerente com os dados que demonstram que os lares formados por pessoas brancas possuem mais automóveis⁴⁶.

Tabela 3 - Variação de mortes entre população branca e negra por modos de transporte (2011-2020)

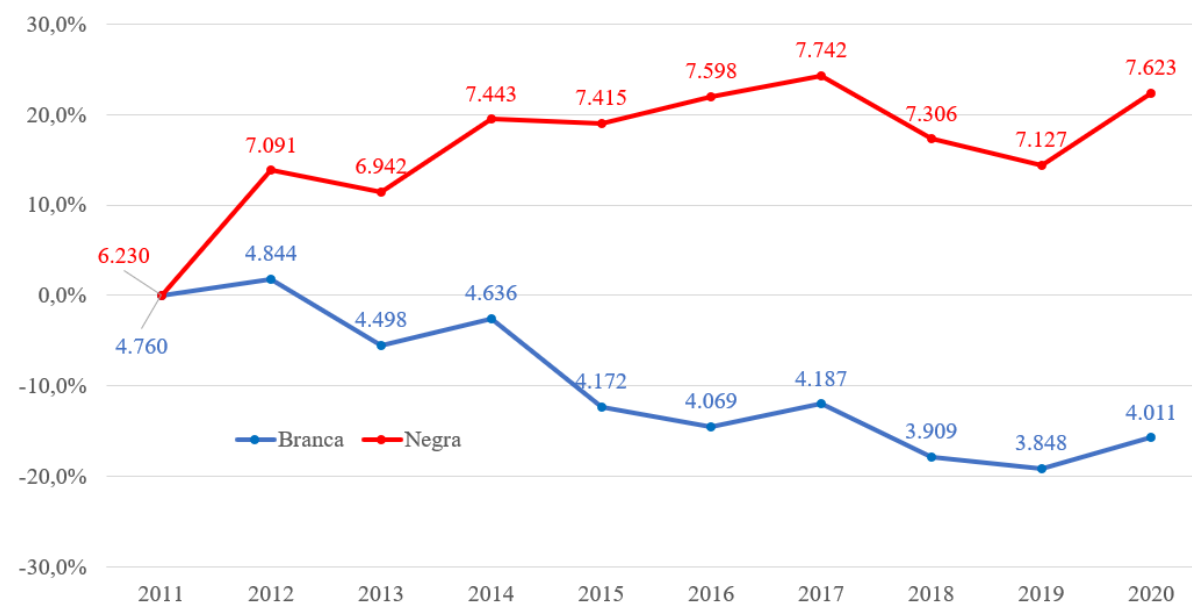
	Branca			Negra		
	Óbitos em 2011	Óbitos em 2020	Variação	Óbitos em 2011	Óbitos em 2020	Variação
Pedestres	3.875	1.998	-48,4%	4.847	2.990	-38,3%
Bicicleta	709	613	-13,5%	722	719	-0,4%
Motocicleta	4.760	4.011	-15,7%	6.230	7.623	22,4%
Automóvel	5.156	3.342	-35,2%	4.088	3.280	-19,8%

Fonte: elaboração própria, a partir de dados DataSUS.

Na Tabela 3, embora o número de mortes em todos os modos de transporte tenha caído, a motocicleta é o único modo de transporte que teve aumento no número de óbitos, em especial para as pessoas negras. A queda de mortes no uso de automóveis confirma que a segurança veicular é melhor para os automóveis, apesar da queda também estar relacionada às próprias ações e conscientização sobre os perigos do trânsito.

No Gráfico 2, apresenta-se a variação do percentual de motociclistas mortos a cada ano em relação a 2011, sendo indicado também o número de óbitos. A partir dele é possível observar que a quantidade de pessoas brancas que morreram por esse modo está caindo ao longo dos anos, enquanto a quantidade de pessoas negras aumentou ao longo da década:

Gráfico 2 - Variação detalhada e total de mortes em motocicletas no trânsito entre a população branca e negra (2011-2020)



Fonte: elaboração própria, a partir de dados DATASUS.

Nota-se, também, a reversão da queda a partir de 2017 para ambos os grupos, com um aumento considerável em 2020, em função, como já dito, do maior uso da motocicleta a partir da pandemia, bem como o aumento da velocidade em função de ruas mais vazias por conta das medidas sanitárias. Apesar de uma pequena parcela da população ter trabalhado em casa com o *home office*, a maioria das pessoas, em especial

⁴⁶ PEREIRA, Gláucia. Posse de veículos por raça no Brasil. *Journal of Sustainable Urban Mobility*, [S. l.], v. 1, n. 2, p. 01-07, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.7910/DVN/JSR6PF>. Acesso em: 23 nov. 2022.

as negras, tiveram que continuar seu trabalho nas ruas da cidade e, sendo assim, mais expostas às causas de morte de sinistros.

4 Considerações finais

Este texto demonstrou como as questões raciais passaram a ser consideradas nas ciências sociais e como elas estão relacionadas à mobilidade urbana, um campo de estudo interdisciplinar que afeta a vida de todas as pessoas. Também foi objeto deste artigo mostrar como se estruturou o racismo na composição do Estado moderno e como as pessoas racializadas têm sido as vítimas preferenciais do sistema, seja pela ação ou omissão deste.

Ressalta-se a importância de se trabalhar dados sobre mobilidade urbana em cruzamento com as questões raciais e de como tal visão deve ser levada em conta para a formulação de políticas públicas e para a diminuição das desigualdades sociais. Os dados apresentados demonstraram as diferenças estatísticas de óbito entre pessoas negras e brancas nos sinistros de trânsito, considerando o percentual populacional desses dois grupos, além de relacionar as análises aos modos de transporte. Existem diferenças no uso dos modos com base na raça que se relacionam com acesso e oportunidades que estão postos pelo racismo estrutural. Do ponto de vista de pesquisas futuras, análises mais detalhadas das questões de gênero podem complexificar ainda mais esse cenário, revelando outras disparidades sociais e que afetam, diretamente, as oportunidades de acesso das mulheres, o que não foi possível para este texto.

Os altos e crescentes índices de mortalidade no trânsito brasileiro, especialmente da população negra, sugerem que é preciso elaborar estudos mais específicos, inclusive sobre a problematização da ausência de dados, no que diz respeito à raça para orientar gestores na criação de políticas públicas que possam diminuir as desigualdades e mortalidade dessa população. Ressalta-se que as políticas públicas não necessariamente precisam estar voltadas para o uso da motocicleta, por exemplo. Em geral, tais políticas ganham um sentido punitivista com aplicação de multas ou restrição do uso de veículos que nem sempre resolvem os problemas estruturais. Melhorar a qualidade do transporte público pode ser um fator determinante para desencorajar o uso das motocicletas. Além disso, é preciso enxergar o fenômeno das motocicletas como um sintoma da presente época. A economia do tempo que obriga essas pessoas a transitarem em alta velocidade para cumprir prazos de entrega diz respeito ao tipo de sociedade atual e em construção, o que, evidentemente, é um agravante para o aumento de mais de 1.204 mortes de motociclistas negros em 2020.

Políticas públicas para a segurança viária trazem benefícios para toda a sociedade, mas o fato de elas serem tímidas sugere que não há interesse em reverter o quadro da morte de pessoas negras, vítimas preferenciais desses sinistros. A vida das pessoas que trabalham correndo de um lado para o outro, movimentando a economia da cidade e os prazos de entrega não importam. No trânsito, não há “Black Lives Matter”, e a falta de políticas configura-se como necropolítica.

Como apontado no início deste artigo, o Estado moderno, fundado no racismo e na diferenciação entre as pessoas, precisa reverter a necropolítica que parece ter permeado grande parte de sua ação nos últimos anos. Dados apontam onde está o problema: uma política pública transversal e eficiente é desejável para estancar a violência que permeia o campo social, em especial, o trânsito. Se o conhecimento situado foi capaz de transformar as ciências sociais nas últimas décadas, ele também pode fazer muito pela política pública, em especial aquelas que afetam, diretamente, a vida das pessoas historicamente privadas de seus direitos.

Referências

- ALEXANDER, Michelle. *A nova segregação: racismo e encarceramento em massa*. São Paulo: Boitempo, 2018.
- ALMEIDA, Silvio Luiz de. *O que é racismo estrutural?*. Belo Horizonte: Letramento, 2018.
- ARCHER, Jordan; FOTHERINGHAM, N.; SIMMONS, M.; CORBEN, B. *The impact of lowered speed limits in urban and metropolitan areas*. Australia: TransportAccident Commission, 2008.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 10697: pesquisa de acidentes de trânsito*. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- BIJKER, Wiebe E. *Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change*. Massachusetts: The MIT Press, 1995.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 23 nov. 2022.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria Nacional de Trânsito. Portaria nº 1.015, de 5 de agosto de 2022. Autoriza, pelo período de um ano, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), órgão executivo de trânsito do Município de São Paulo/SP, a utilizar, em caráter experimental, a sinalização denominada “Projeto Faixa Azul”. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 5 ago. 2022. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-1.015-de-5-de-agosto-de-2022-420692605>. Acesso em: 30 nov. 2022.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Datasus. *Downloads base de dados*. Brasília: Ministério da Saúde. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/>. Acesso em: 23 nov. 2022.
- BUTLER, Judith. Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do sexo. In: LOURO, Guacira Lopes. *O corpo educado: pedagogias da sexualidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000. p. 151-166.
- CAMINHOS para readequação de velocidades no Brasil: opinião pública e análise sobre mortes no trânsito. São Paulo: Multiplicidade Mobilidade Urbana, 2022. Disponível em: <https://multiplicidademobilidade.com.br/caminhos-para-readequacao-de-velocidades-no-brasil-opinio-publica-e-analise-sobre-mortes-no-transito/>. Acesso em: 31 jan. 2023.
- COLLINS, Patricia Hill; BILGE, Sirma. *Interseccionalidade*. São Paulo: Boitempo, 2020.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE; FONDO DE POBLACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. *Afrodescendientes y la matriz de la desigualdad social en América Latina: retos para la inclusión*. Documentos de Proyectos. Santiago: Naciones Unidas, 2020.
- CONCEIÇÃO, Willian Luiz da. *Branquitude: dilema racial brasileiro*. Rio de Janeiro: Papéis Selvagens, 2020.
- FOUCAULT, Michel. Aula de 17 de março de 1976. In: FOUCAULT, Michel. *Em defesa da sociedade: curso do Collège de France (1975-1976)*. São Paulo: Martins Fontes, 1999. p. 287-315.
- FRASER, Nancy. Mapeando a imaginação feminista: da redistribuição ao reconhecimento e à representação. *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 15, n. 2, p. 291-308, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-026X2007000200002>. Acesso em: 23 nov. 2022.
- GILROY, Paul. Driving while black. In: MILLER, Daniel (ed.). *Car cultures*. New York; Oxford: Berg, 2001. p. 81-104.
- HARAWAY, Donna. Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. *Cad Pagu*, [S. l.], v. 5, p. 7-41, 2009.

IBGE. *PNAD contínua*: pesquisa nacional por amostra de domicílios contínua. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html>. Acesso em: 21 dez. 2022.

JIN, Jangik; RAFFERTY, Peter. How the speed limit policy affects travel speed?: Quasi-experimental approach. *Transport Policy*, [S. l.], v. 103, p. 2-10, 2021.

LATOUR, Bruno. *Down to Earth*: politics in the new climate regime. Cambridge: Polity Press, 2018.

LUTZ, Catherine; FERNANDEZ, Anne Lutz. *Carjacked*: the culture of the automobile and its effect on our lives. New York: Palgrave Mcmillan, 2010.

MAGGENTI, Ronaldo Semensato; BENETTI, Lutieri Mateus; BUENO, André Luis Machado. Acidentes de transporte terrestre: as motocicletas como problema de saúde pública. *Rev. Enferm. Digít. Cuid. Promoção Saúde*, [S. l.], n. 7, p. 01-07, 2022. Disponível em: <http://www.dx.doi.org/10.5935/2446-5682.20210077>. Acesso em: 05 dez. 2022.

MBEMBE, Achille. Necropolítica. *Arte & Ensaios*, [S. l.], n. 32, p. 122-151, 2016. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/ae/article/view/8993>. Acesso em: 23 nov. 2022.

MIRANDA, Isabella. A necropolítica criminal brasileira: do epistemicídio criminológico ao silenciamento do genocídio racializado. *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, São Paulo, v. 25, n. 135, p. 231-268, set. 2017.

MISKOLCI, Richard. A Teoria Queer e a sociologia: o desafio de uma analítica da normalização. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 11, n. 21, p. 150-182, jan./jun. 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n21/08.pdf>. Acesso em: 23 nov. 2022.

MUSICANT, Oren; BAR-GERA, Hillel; SCHECHTMAN, Edna. Impact of speed limit change on driving speed and road safety on interurban roads: meta-analysis. *Transportation Research Record*, [S. l.], v. 260, n. 1, p. 42-49, 2016.

NASCIMENTO, Abdias. *O genocídio do negro brasileiro*: processo de um racismo mascarado. São Paulo: Perspectiva, 1978.

ONU. Assembleia Geral. *Resolução 64/55*. AG Index: A/64/L.44/Rev.1 and Add.1, 02 maio 2010. Disponível em: <https://undocs.org/Home/Mobile?FinalSymbol=A%2FRES%2F64%2F255&Language=E&DeviceType=Desktop&LangRequested=False>. Acesso em: 25 jan. 2023.

ONU. *Global plan*: decade of action for road safety 2021-2030. Genebra: World Health Organization, 2021.

ONU. *Global plan*: decade of action for road safety 2021-2030. Genebra: World Health Organization, 2021.

PARANAIBA, Adriano. Os danos sociais e econômicos dos subsídios na mobilidade urbana do Brasil: uma perspectiva austríaca. *MISES Revista Interdisciplinar de Filosofia, Direito e Economia*, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 411-417, 2016. Disponível em <https://doi.org/10.30800/mises.2016.v4.141>. Acesso em: 03 out. 2024.

PEREIRA, Glaucia. Posse de veículos por raça no Brasil. *Journal of Sustainable Urban Mobility*, [S. l.], v. 1, n. 2, p. 01-07, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.7910/DVN/JSR6PF>. Acesso em: 23 nov. 2022.

QUADRADO, Jaqueline Carvalho (org.). *Políticas públicas, desigualdades sociais e marcadores sociais da diferença*. São Borja: Unipampa, 2021. Disponível em: <https://repositorio.unipampa.edu.br/handle/riu/6056>. Acesso em: 23 nov. 2022.

RAMOS, Paulo Cesar. *Gramática negra contra a violência de Estado*: da discriminação racial ao genocídio negro (1978-2018). 2021. 328 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela. Nota da primeira edição: direito a se mover, direito a existir. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela. (org.). *Mobilidade antirracista*. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SANTOS, Daniel dos. *Como fabricar um gangsta*: masculinidades negras nos videocliques dos rappers Jay-Z e 50 Cent. 2017. 176 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada*: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SEO, Sarah A. *Policing the open road*: how cars transformed American freedom. Cambridge: Harvard University Press, 2019.

SILVA, Denise Ferreira da. *Toward a global idea of race*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2007.

SILVA, Rutielle Ferreira; PAIVA, Anísia Regina de Oliveira. Incidência de acidentes com motocicletas no Brasil: revisão integrativa da literatura. *Revista Uningá*, [S. l.], v. 51, n. 3. Disponível em: <https://revista.uninga.br/uninga/article/view/1360>. Acesso em: 05 dez. 2022.

SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula *et al.* Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na região sul do Brasil. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, [S. l.], v. 14, n. 3, p. 435-444, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1415-790X2011000300008>. Acesso em: 05 dez. 2022.

TROI, Marcelo de. Rastros de 1968 nos artivismos das dissidências sexuais e de gênero. *Revista Estudos Feministas*, [S. l.], v. 29, n. 1, p. e62773, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1806-9584-2021v29n162773>. Acesso em: 23 nov. 2022.

TROI, Marcelo de. *Salvador, cidade movente*: corpos dissidentes, mobilidades e direito à cidade. 2021. 336 f. Tese (Doutorado em Cultura e Sociedade) - Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021.

URRY, John. Mobile sociology. *The British Journal of Sociology*, [S. l.], p. 347-366, 2010.

URRY, John. The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, [S. l.], v. 21, n. 4-5, p. 25-39, 2004.

VASCONCELOS, Eduardo A. O custo social da motocicleta no Brasil. *Revista dos Transportes Públicos*, [S. l.], n. 119/20, p. 127-142, 2008. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/4/7/revista-completa-119.20.pdf>. Acesso em: 05 dez. 2022.

WANG, Jackie. *Capitalismo carcerário*. São Paulo: Editora IgráKniga, 2022.

Para publicar na Revista de Direito Internacional, acesse o endereço eletrônico
www.rdi.uniceub.br ou www.brazilianjournal.org.
Observe as normas de publicação, para facilitar e agilizar o trabalho de edição.