

Cavalos que trabalham: disputas entre carroceiros e ativistas da libertação animal

Horses that work: disputes between cart drivers and animal liberation activists

Ricardo Alexandre Pereira de Oliveira

Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, Brasil

RESUMO

O objetivo deste artigo é apresentar alguns resultados da pesquisa acerca do conflito e o desdobramento de controvérsias em torno da tração animal em Belo Horizonte e Região Metropolitana. Partindo do modo de vida que entrelaça humanos e equinos nas cidades, foco minha atenção na ação judicial, nas mudanças na legislação e nas implicações da atuação do Poder Executivo municipal nas últimas duas décadas, derivadas de ações do ativismo pela libertação animal. Apresento as transformações ocorridas entre 2014 e 2018, com base nos trabalhos de campo que realizei nesse período, incluindo o período de um ano vivendo junto a uma comunidade de carroceiros e cavalos, acompanhando suas diferentes jornadas de trabalho. Na sequência, como assessor da organização de carroceiros, tornei-me propriamente um mediador entre os demais atores envolvidos nessa rede. Através deste relato etnográfico construído a partir dos anos de observação participante e levantamento de documentação, procuro demonstrar que os termos postos no debate público são ao menos insuficientes para compreendermos os diferentes sentidos que incidem sobre a relação de trabalho entre carroceiros e cavalos nas cidades.

Palavras-chave: Antropologia do Estado, Relações humano-animal, Carroceiros e animais de tração, Libertação animal.

Recebido em 19 de junho de 2021.
Avaliador A: 26 de julho de 2021.
Avaliador B: 27 de julho de 2021.
Aceito em 11 de outubro de 2021.



ABSTRACT

The aim of this communication is to present some research results about the conflict and the unfolding of controversies around animal traction in Belo Horizonte and the Metropolitan Region. Starting from the way of life that interweaves humans and horses in cities, I focus on changes in the legislation and developments of executive municipal power policies in the past two decades. I also put forward the conflict's escalation between the years 2014 and 2018, based on my fieldwork over that period, including a year living together with a community of cart drivers and horses, following their different working hours. Subsequently, as an assistant of the organization of cart drivers, I became a mediator between the others involved in this network. Through this ethnographic report, built from years of participant observation and documentation survey, I aim to demonstrate that the terms used in the public debate are at least insufficient to understand the different meanings that affect the work relations between cart drivers and horses in the cities.

Keywords: Anthropology of the State, Human-animal relations, Cart drivers and animals of traction, Animal liberation.

INTRODUÇÃO

Este trabalho resume algumas reflexões que desenvolvi na dissertação de mestrado defendida em 2017 no Programa de Pós-Graduação em Antropologia e Arqueologia da Universidade Federal de Minas Gerais (PPGAN-UFMG). Meu interesse no debate sobre a tração animal em Belo Horizonte deriva de uma experiência anterior de pesquisa com populações que sofreram deslocamento compulsório em decorrência da implantação de um programa de urbanização de favelas, o Vila Viva.

Trabalhei com esse tema através de um programa de pesquisa e extensão que nucleava investigações na interseção entre antropologia e direito¹, época em que circunscrevi como objeto a intervenção do Estado nas vilas São Tomás e Aeroporto, região norte da capital mineira.

¹ Programa Cidade e Alteridade: Convivência Multicultural e Justiça Urbana, da Faculdade de Direito da UFMG, coordenado pela profa. Dra. Miracy de Sousa Gustin. Meu trabalho estava inserido no eixo de pesquisas com assentamentos e reassentamentos urbanos, que incluía trabalhos em ocupações, favelas e áreas sob intervenção estatal. No departamento de Antropologia e Arqueologia da UFMG, fui orientado na graduação e no mestrado pela professora Dra. Ana Beatriz Vianna Mendes, a quem agradeço a orientação e a amizade.

Entre os cerca de cinco mil moradores removidos daquelas vilas, estavam 30 carroceiros que trabalham com cavalos atrelados a carroças, grupo com o qual me dediquei a partir do mestrado.

Em 2013, Lopes defendeu uma dissertação de mestrado no programa de pós-graduação em Antropologia da UFMG na qual chama a atenção para a singularidade desse modo de vida ao focar as relações entre humanos e cavalos numa das 27 Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (URPVs) de Belo Horizonte, que são equipamentos públicos construídos pela prefeitura, em todas as regiões da cidade, para receber os materiais transportados pelos carroceiros, esse híbrido composto por humanos, cavalos e carroças (LOPES, 2013).

Esse é um dos poucos trabalhos acadêmicos publicados sobre o assunto e foi uma grande contribuição no sentido de visibilizar a alteridade da composição humano-carroça-animal. Trabalhos anteriores giravam em torno da experiência de extensão universitária da Faculdade de Veterinária da UFMG, que promovia a vacinação gratuita nas URPVs e a internação subsidiada no Hospital Veterinário (ALMEIDA, 2003; UMA CARROÇA..., 2000; REZENDE *et al*, 2004). Com base nesses estudos e na documentação existente, estima-se que a população de carroceiros em Belo Horizonte e Região Metropolitana gire em torno de seis a dez mil pessoas, mas os critérios de inclusão e exclusão de indivíduos nessa categoria variam e ainda não foi feito um censo específico.

Aproximei-me dos carroceiros num contexto em que suas casas eram classificadas como “subnormais” pelo poder público, sendo logo demolidas, e o modo como trabalhavam vinha recebendo análises cada vez mais variadas e divergentes na mídia. Com o passar do tempo, notei que as carroças eram emplacadas pela prefeitura, que os carroceiros tinham documentos como licenciamento anual das carroças, carteira de habilitação específica para carroceiros e cartão de vacinas dos cavalos, porque, desde o ano 2000, a prefeitura municipal normatizava o vínculo entre humanos e animais de tração na cidade através da articulação entre diferentes secretarias municipais² e a faculdade de veterinária da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

Depois de concluir as disciplinas do mestrado, decidi alugar um barracão na vila e fazer meu trabalho de campo a partir daquele território que eu já conhecia sob outro ângulo. Acompanhei por um ano as jornadas de trabalho de diferentes carroceiros e diferentes animais

2 Do fim da década de 1990 até 2016 essa articulação associava a Superintendência de Limpeza Urbana (SLU), a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), a Secretaria de Atividades Urbanas e a Secretaria de Saúde no propósito de normatizar e fiscalizar a circulação de carroças, ministrar formações técnicas aos carroceiros e promover o bem-estar dos animais de tração, além de garantir a destinação ecológica dos resíduos sólidos urbanos (entulhos e podas de árvores, sobretudo). A política de resíduos sólidos formulada ao longo dos anos 1990 foi consolidada através da Lei n. 10.293/2000, que descrevo adiante.

de tração nos trechos que configuram o circuito carroceiro. Direcionei minha atenção para o modo de funcionamento do sistema criado pela esfera municipal do Estado que reconhecia humanos e equídeos como partes diferentes, mas entrelaçadas, do trabalho interespecífico que os transforma, respectivamente, em carroceiros e cavalos de tração. Essa observação aconteceu na época em que o sistema estava sendo desmontado em decorrência das mudanças que descrevo ao longo deste texto.

Antes de apresentar as transformações que incidiram sobre a tração animal em Belo Horizonte e situar as controvérsias, cabe ressaltar, contudo, o processo histórico do reconhecimento municipal dessa forma singular de apropriação do território pelos carroceiros (LOPES, 2013; OLIVEIRA, 2017). Na virada do século, duas leis municipais reposicionaram política e institucionalmente o lugar dos animais de tração e dos carroceiros na capital mineira. A primeira (Lei n. 8.093/2000) instituiu o dia municipal do carroceiro e incumbiu o poder público de promover comemorações e organizar anualmente o Encontro Municipal dos Carroceiros. A segunda (Lei n. 10.293/2000) criou um sistema disciplinar que reuniu de uma só vez a gestão governamental de populações humanas e equinas no território, a inclusão dessa população interespecífica numa política ambiental de resíduos sólidos e o reconhecimento do trabalho realizado por esse coletivo como parte das atribuições do poder público.

Essa segunda lei constituiu seis agentes interligados e regulamentou suas competências:

1. Veículos de tração animal (carroças) cadastrados e licenciados anualmente;
2. Condutores (carroceiros), que passaram a se submeter a cursos de legislação de trânsito e ao registro;
3. BHTrans, instância municipal responsável por registrar condutores e veículos, emitir autorizações de condução aos carroceiros e emplacar as carroças;
4. Secretaria de Saúde, responsável por vacinar os cavalos e fazer o controle sanitário³;
5. Superintendência de Limpeza Urbana, responsável por fiscalizar o recebimento do material transportado por carroceiros e cavalos;
6. Administrações Regionais, responsáveis por organizar o cadastro das carroças e fiscalizar seu uso.

Figura 1. Sistema disciplinar constituído pela lei n. 10.293/2000

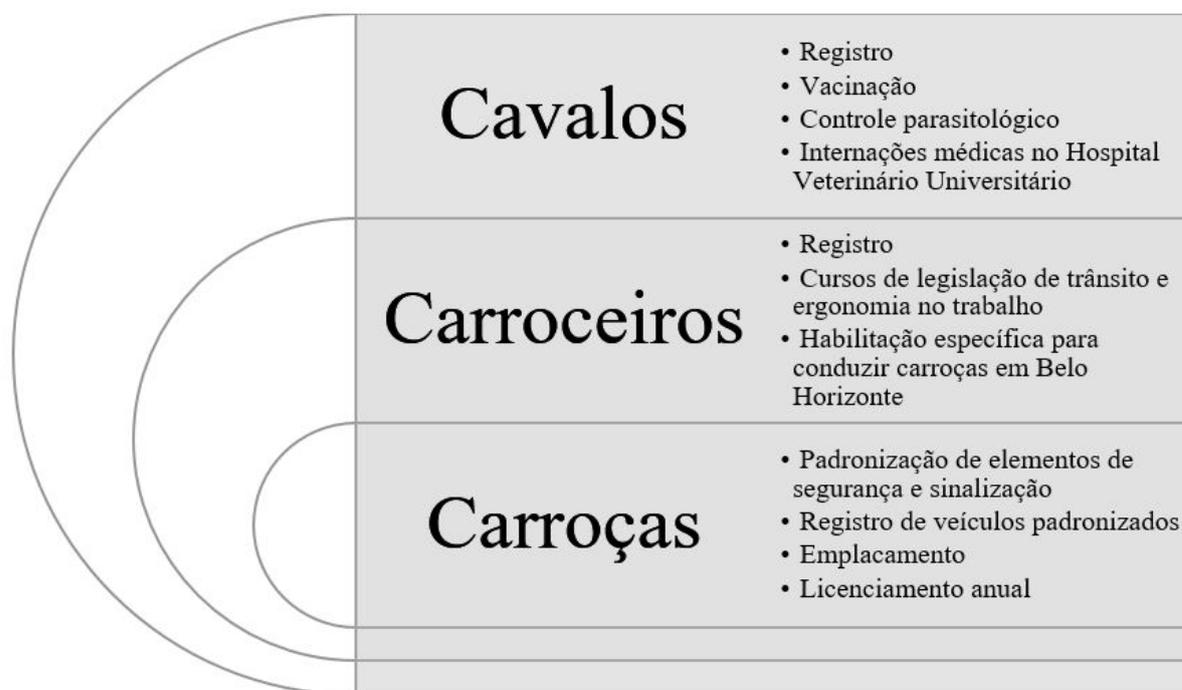
³ A Secretaria Municipal de Saúde acabou não incorporando essa responsabilidade, que foi então assumida pela Faculdade de Veterinária da UFMG através de uma parceria, um convênio entre a prefeitura e a universidade.

Sistema disciplinar constituído pela Lei n. 10.293/2000					
1. Carroças	2. Carroceiros	3. BHTRANS	4. Secretaria de Saúde / Faculdade de Veterinária da UFMG	5. SLU	6. Regionais

Fonte: Elaboração própria (2021).

As duas políticas confluíram num propósito conjunto, com a segunda visando uma espécie de governo da natureza através do reconhecimento de uma composição humano-animal-coisa, e a primeira voltada à celebração da diversidade sociocultural urbana e ao reconhecimento do ofício de carroceiro, que é constituído pelo trabalho executado conjuntamente por humanos e cavalos. A articulação coordenava os três aspectos resumidos no diagrama a seguir:

Figura 2. Governo do ator híbrido composto por humano-carroça-animal



Fonte: Elaboração própria (2021).

Essa configuração, porém, passou a sofrer transformações progressivas a partir da inserção de posições da libertação animal no debate público, que se converteram em ações legislativas e jurídicas provocadas por organizações animalistas. Do ponto de vista analítico, portanto, é pertinente delimitar o conflito em torno da tração animal e descrever o modo como ele se desdobrou concretamente, além de apresentar algumas controvérsias que começaram a proliferar a partir da intensificação desse conflito. A perspectiva do conflito foi o modo preponderante de inscrição das disputas em torno da tração animal no debate público, tanto pela mídia impressa e televisionada como nas redes sociais, a exemplo do Facebook, onde o ativismo contra as carroças se propagava em grupos e páginas de divulgação e debate da libertação animal.

Desenvolvi a pesquisa a partir desse enfoque, influenciado tanto pelo modo de repercussão no debate público das disputas em torno da tração animal, enquanto “conflito” como no referencial teórico utilizado para tentar compreendê-lo, refletindo sobre a relação entre Estado, autonomia, diferença e práticas de poder no meio ambiente urbano, considerando também as relações entre ecologia e direito e a ambientalização de conflitos (BEVILAQUA, 2003; CARMAN, 2017; ENNE, 2014; FOUCAULT, 1979; FLORIT, 2016; LEITE LOPES, 2006; ZHOURI, 2005).

Nesse enfoque, as cidades são espaços interessantes para refletirmos sobre os conflitos sociais relacionados ao ambiente e à apropriação do território (ZHOURI, 2005), pois existem relações desiguais de poder que consolidam determinadas categorias e determinados significados que passam a nortear políticas governamentais de gestão das cidades e de desenvolvimento sustentável, por exemplo. De acordo com Zhouri, nas últimas décadas houve uma sobrevalorização de soluções técnicas e gerenciais para problemas ambientais, que exaltam a ideia de consenso em detrimento da realidade conflituosa da questão ambiental, o que provoca o silenciamento de grupos minoritários e a exclusão de concepções alternativas nessas disputas, retirando determinados debates da esfera política.

A noção de ambientalização dos conflitos sociais é apresentada por José Sérgio Leite Lopes para se referir a dois processos simultâneos: o primeiro é o de invenção, consolidação e avanço da temática ambiental, que desde pelo menos 1972 vem se configurando como uma nova questão pública, que implica transformações no comportamento das pessoas, nas políticas governamentais e nas instituições do Estado (LEITE LOPES, 2006). O segundo processo, indissociável do primeiro, é o da incorporação da temática ambiental por diferentes grupos, que, através de apropriações específicas, passam a utilizá-la como parte do repertório de interesses (econômico-industriais, por exemplo) e reivindicações (como as dos movimentos sociais e dos

atingidos por danos ambientais provocados por empreendimentos econômicos).

O interesse central deste trabalho, portanto, é registrar o modo como as transformações relacionadas ao lugar da tração animal em Belo Horizonte foram percebidas e vividas pelas pessoas que participaram desse processo ao longo dos últimos vinte anos. Territorializando as questões de modo a situar o conflito e as controvérsias, então, apresento alguns resultados da pesquisa enfocando as modificações na legislação e na atuação do Poder Executivo municipal e descrevendo alguns desdobramentos da atuação do Estado.

Com base nos desdobramentos que observei, entretanto, a perspectiva de enfoque nas disputas em torno do “conflito social” se mostrou insuficiente, visto que circunscrevia todas as agências nos humanos a partir de uma oposição radical entre natureza e cultura, deixando as carroças, os animais, os currais e o próprio circuito carroceiro como partes “externas” à sociedade propriamente dita. Como procuro demonstrar neste trabalho, tanto carroceiros como ativistas da libertação animal se apresentam como porta-vozes de humanos e não humanos associados, entrelaçados.

Ambos os atores percebem a relação com os animais como constitutiva da composição dos grupos de que fazem parte (CARMAN, 2017; LATOUR, 2012), o que abriu controvérsias em torno do que significa ser humano, ser animal, sobre os limites éticos e técnicos da associação humano-animal e os sentidos do trabalho, provocando uma proliferação de aliados e antagonistas que, a princípio, não estavam necessariamente implicados na questão, como pesquisadores, legisladores, juristas e médicos-veterinários. Cada ator passou a traduzir as diferentes questões desdobradas a partir de concepções e experiências distintas, problematizando, *interessando*, inscrevendo e mobilizando humanos e não humanos de modos imprevistos (CALLON, 1984).

A LIBERTAÇÃO ANIMAL NAS PRÁTICAS E DISCURSOS EM BELO HORIZONTE ENTRE 2014 E 2018

Neste tópico apresento a intensificação do conflito e a proliferação de controvérsias entre os anos 2014 e 2018. As principais transformações concretas foram percebidas pelos carroceiros a partir de 2016, quando foram publicados três decretos municipais norteados pela libertação animal. Esse período coincidiu com o momento mais intensivo do meu trabalho de campo, no qual passei a viver junto aos carroceiros e cavalos da vila São Tomás e a conhecer o circuito constituído pela circulação de humanos, equídeos, muares, asininos e outros animais

em Belo Horizonte e Região Metropolitana. A atuação dos libertacionistas, contudo, é bastante anterior a 2016 e precedeu a institucionalização dessa perspectiva na administração pública. Não quero me ater neste trabalho às tentativas de criminalização, mas sim descrever o processo de transformação da atuação estatal e as implicações sobre os carroceiros e seus cavalos. Nas sucessivas audiências públicas que aconteceram entre 2014 e 2016, bem como nas votações dos Projetos de Lei (PLs), nas rodas de conversa e nos debates promovidos por diferentes atores, algumas afirmações chamaram minha atenção. Transcrevo quatro delas a seguir:

Eu gostaria de falar da minha emoção de estar aqui (...) que trata sobre carroceiros e cavalos, cavalos e carroceiros, ambos vítimas da omissão do poder constituído, e mais emocionada eu estou por estar historicamente participando desse momento de diálogo pacífico, de formação de parceria com esses cidadãos (...) para que a Lei 10.119, que é uma criação nossa! Não sei se os senhores sabem: foi elaborada por nós ativistas e vai completar quatro anos de sancionada em fevereiro de 2015. Esperamos que não se completem esses quatro anos de descumprimento. Nós não estamos brincando! Nós estamos aqui ineditamente unidos enquanto cidadãos construindo a Belo Horizonte que nós queremos nos orgulhar de morar. Onde cidadãos não sejam excluídos. Onde seus filhos e seus netos tenham oportunidade de estudar, de escolha de trabalho — quando chegar na idade adequada — e que os cavalos também sejam respeitados. (...) E se a gente pensar que todos nós temos fome, temos frio, temos medo, temos dor... Todos nós temos dor — quando nos machucam, o sangue que escorre e faz sofrer faz sofrer cavalos e homens, e é isso que nos une aqui! (...) Que esse momento seja um marco! (Adriana Cristina Araújo, 2014).⁴

Nós somos favoráveis à extinção das carroças, que na verdade são veículos que datam de antes da descoberta da locomotiva a vapor, e hoje não tem mais cabimento esse tipo de veículo para qualquer uso que seja dentro das cidades e dentro do século vinte e um. – *Edna Cardozo Dias, presidente da Comissão de Direitos Animais da OAB em entrevista para o jornal da Câmara Municipal de Belo Horizonte, em 2014, após a audiência pública que anunciou a retirada do projeto de lei que previa o fim da atividade dos carroceiros.*

Nós queremos, inclusive, ampliar as possibilidades de trabalho! A carga pesada para o animal não é uma coisa que pode ser perpetuada! Esses métodos alternativos, não sei se o cavalo de lata, ou uma carretinha, não sei se é um outro método... Mas que sejam esses mecanizados, que estão aí para aliviar o trabalho pesado! Trabalho pesado não é bom para ser humano e nem para animal! Então, vamos ampliar as possibilidades de trabalho! Trabalho digno para os carroceiros e também para os animais: a equoterapia é um trabalho que estamos, já, vislumbrando! O secretário da Saúde quer trabalhar! Então, nós vamos capacitar os carroceiros, os cavalos também precisam ser capacitados para esse trabalho, que é um trabalho específico de saúde humana! (...) O que eu gostaria de trazer é uma reflexão: dizer que nós queremos ampliar, para além da nossa espécie, as noções de justiça, de solidariedade... Nós queremos que o cavalo seja feliz! Não um cavalo que trabalhe, às vezes com uma jornada de trabalho imensa, extenuado, assim ele não tá feliz! Temos que nos lembrar

⁴ Representando o Movimento Mineiro pelos Direitos Animais na mesa da audiência pública de novembro de 2014.

de perguntar o que ele pensa sobre isso! O que ele queria... Aonde ele queria estar. Ele queria estar saltitante! Ele queria estar pulando por aí! Será que ele quer trabalhar? [nesse momento, muitos carroceiros começaram a gritar “quer trabalhar!”] Pode querer continuar... Mas ninguém pode se gabar de ficar estático! Nós temos que querer evoluir! A evolução faz parte! Isso é humano, é uma coisa natural. Então, nós queremos é evoluir juntos, no diálogo. E nós queremos que os animais sejam felizes! – *Marimar Poblet, coordenadora da Comissão de Animais do Conselho Municipal de Saúde, durante a audiência pública de novembro de 2014.*

A libertação animal, ou seja, a não utilização dos animais como tração, é uma luta, uma bandeira que a gente tá empenhado. Mas é claro que a gente não deixa de ver a realidade dos carroceiros, e nós acreditamos que deve haver paralelamente à extinção do trabalho escravo dos cavalos, geralmente vítimas de maus-tratos, deve haver paralelamente um trabalho de apoio aos carroceiros, de profissionalização deles... (Marimar Poblet, 2014).⁵

Nos quatro excertos acima, é possível perceber que ativistas da libertação animal se apresentam como porta-vozes de pelo menos três grupos em três escalas: os cavalos, os carroceiros e a “sociedade”, e definem os carroceiros ora como excluídos, sem profissão e alvo de ações benevolentes, ora como atrasados que utilizam veículos obsoletos que deveriam ser extintos, ora como carrascos que escravizam animais que gostariam de ser felizes longe dos carroceiros. Como apresentarei no tópico final, contudo, os carroceiros não consideram esses porta-vozes legítimos, uma vez que eles, os carroceiros, também se apresentam como porta-vozes de si mesmos, dos seus cavalos e das comunidades de que ambos fazem parte. Eles também se associam a aliados nas universidades, nos partidos políticos e nos movimentos sociais para reverberarem a força da associação carroceiro-cavalo-carroça em outros pontos da rede.

Os indivíduos e grupos ativistas que atuam na defesa da libertação animal em Belo Horizonte são bastante heterogêneos, mas têm em comum a menção mais ou menos recorrente a três filósofos animalistas: Peter Singer, Gary Francione e Tom Regan. De forma geral, atuam na denúncia de maus-tratos e na defesa da proteção moral e jurídica dos animais. Como Ana Paula Perrota ressalta, o antiespecismo pode ser definido como um projeto de reforma política da epistemologia moderna que anula o animal enquanto sujeito. É, portanto, um projeto de reforma do par conceitual natureza/cultura. Ele opera não exatamente uma extensão do reconhecimento da humanidade de não humanos, mas a extensão de uma certa leitura dos valores do humanismo, fundada na moderna visão individualista do homem caracterizada pelo ideal de autonomia, a indivíduos de determinadas espécies animais (PERROTA, 2016). A crítica antiespecista retoma

⁵ Em entrevista para o jornal da Câmara Municipal de Belo Horizonte, após a audiência pública que anunciou a retirada do projeto de lei que previa o fim da atividade dos carroceiros.

valores das Sociedades Protetoras dos Animais do mundo anglo-saxão, como a International League for Animal Rights, da década de 1970 (CARMAN, 2017), e da ainda mais antiga Sociedade Real pela Supressão da Crueldade aos Animais, fundada no início do século XIX (THOMAS, 2010). Nas palavras de Keith Thomas:

No início do século XIX, a agitação culminou na fundação, em 1824, da Sociedade (depois Real) pela Supressão da Crueldade contra os Animais e na aprovação (após vários projetos malsucedidos), a contar de 1800, de uma série de Atos do Parlamento: contra a crueldade com os cavalos e o gado (1822), a crueldade com os cães (1839 e 1854) e os açulamentos e a rinha de galo (1835 e 1849). Em seu discurso de Jubileu, em 1887, a rainha Vitória comentaria que “em meio a outras marcas da difusão do esclarecimento entre meus súditos”, ela notou em particular, e “com sincero prazer, a expansão de sentimentos mais humanos para com os animais inferiores”. (THOMAS, 2010, p. 211-212).

Vicki Hearne (1991) chama a atenção para o fato de que os trabalhos e campanhas do ativismo antiespecista costumam focar os animais (principalmente cachorros e cavalos), invariavelmente sofrendo, agonizando ou desamparados, em contraste com uma expectativa de felicidade a ser concedida a esses viventes por pessoas “mais civilizadas”. Baseados no pressuposto bentoniano de que a questão importante em relação aos animais é o reconhecimento do fato de que eles sofrem, toda uma ideia de felicidade individual é articulada para disputar o reconhecimento ou a negação do direito de “posse” de um ser humano sobre outros seres não humanos (HEARNE, 1991).

Se, por um lado, a crítica antiespecista é relevante tendo em vista o exacerbado antropocentrismo da política moderna e do desenvolvimentismo econômico capitalista, por outro lado é preciso considerar a particularidade do modo como os carroceiros se relacionam com os cavalos. Embora exista um consenso entre ativistas da libertação animal e carroceiros acerca do entendimento da atividade realizada pelos animais de tração ser um “trabalho”, não há nenhuma concordância quanto à modalidade desse trabalho, sendo necessário, por isso, seguir os atores e seus rastros aonde quer que eles nos levem (CALLON, 1984; LATOUR, 2012). Para os libertacionistas, os cavalos estão sendo escravizados, não trabalham porque querem. Para os carroceiros, ao contrário, os cavalos são companheiros de trabalho (HARAWAY, 2011), trabalhadores que têm intencionalidade e interioridade, sendo, portanto, sujeitos.

Dessa maneira, a relação de trabalho acontece através das subjetividades individuais de carroceiros e de cavalos. Necessariamente, essas relações dependem tanto do temperamento emocional de cada um (humano e animal) quanto de suas biografias. Embora não haja uma garantia independente das relações concretas de que não haverá maus-tratos ou situações inadequadas, tampouco é possível generalizar todos os carroceiros como carrascos e todos os

animais como vítimas sofredoras (HEARNE, 1991). As situações concretas exigem respeito e compreensão entre os viventes, uma vez que a relação não se reduz ao valor instrumental, mas, diferencialmente, abrangem uma convivência comunitária ampliada que em geral se desdobra ao longo de vários anos ou a vida inteira.

Analisando a atuação dos chamados antiespecistas ou libertacionistas em Belo Horizonte a esse respeito, primeiramente houve uma ênfase em campanhas no Facebook e em petições *online* voltadas à criminalização do uso de carroças. Formou-se uma rede que se propagou incorporando novos membros de modo a agir em outros lugares. Componentes dessas redes se associaram a outros atores considerados estratégicos, que inscreveram suas posições em pontos de passagem obrigatórios da regulação estatal das relações entre humanos e animais, a saber, os poderes Legislativo e Judiciário, com decorrente transformação na atuação do Poder Executivo municipal.

No Poder Legislativo, diversos de lei passaram a ser elaborados e entregues a vereadores do município, sendo alguns aprovados na Câmara Municipal, como resumirei adiante. Acredito que caiba aqui ressaltar uma interseção contrastante: embora o ativismo antiespecista seja exercido quase exclusivamente por mulheres (brancas), são homens (brancos) os indivíduos que ocupam os principais lugares de poder e decisão nessa pauta, como os vereadores, deputados, secretários e o gerente de defesa animal da prefeitura.

Nas campanhas libertacionistas os marcadores de gênero e raça costumam ser apresentados como exemplos de lutas progressistas — contra o machismo e contra o racismo —, precursoras da luta contra o especismo. No ano de 2021, depois da redação deste trabalho, tomou posse a primeira vereadora (branca) transgênero, que é vegana e tornou-se uma porta-voz das diferentes organizações de libertação animal na Câmara Municipal. Os carroceiros, por sua vez, ressaltam em entrevistas, redes sociais, campanhas e protestos os marcadores de raça, classe e região, afirmando que a demanda pela criminalização é um exemplo de perseguição racista de alguns segmentos da população contra negros e ciganos que moram nas periferias da cidade. Nesse mesmo ano, as duas vereadoras negras eleitas se posicionaram junto aos carroceiros, repudiando sobretudo a equiparação entre a escravização de pessoas não brancas ao trabalho animal.

Para inscrever a libertação animal no processo jurídico, uma Ação Civil Pública (ACP) foi movida por uma organização antiespecista denominada Instituto Abolicionista Animal (IAA), com sede na Bahia, contra a prefeitura de Belo Horizonte (MG), acusando-a de não regulamentar a lei publicada em 2011 e, por esse motivo, em tese, ser omissa quanto a maus-tratos aos animais de tração, incorrendo em crime ambiental. A ACP culminou na assinatura de

um Termo de Acordo em dezembro de 2018, mediado pelo Ministério Público de Minas Gerais, no qual o município se comprometeu a regulamentar a política tal como formulada em 2011. O Termo de Acordo foi assinado por representantes de diferentes secretarias municipais, pela Promotora de Justiça da Coordenadoria de Defesa da Fauna do MPMG, pelo Procurador-Geral do município e pelo advogado do IAA.

A não consulta e o impedimento de participação de carroceiros, antropólogos e veterinários deram continuidade ao padrão configurado desde a formulação e aprovação da Lei n. 10.119/2011, que, embora tenha sido elaborada e instituída sem qualquer participação efetiva de carroceiros, veterinários e pesquisadores, teve efeito prático apenas a partir de 2016, quando foi regulamentada pelo Decreto n. 16.270/2016. O Decreto interrompeu e desmontou o sistema disciplinar que funcionou por 16 anos.

Questões aparentemente simples para os propositores dos projetos, no decorrer do processo, tornaram-se controvérsias recalcitrantes (LATOURE, 2012), como as seguintes afirmações que estão pressupostas na “nova” política gestada a partir de 2011: 1) a carroça é tecnicamente obsoleta, 2) os carroceiros atuam nesse ofício apenas por não terem outras opções de trabalho, 3) os cavalos que trabalham estão necessariamente sofrendo, 4) os cavalos são objetificados como ferramentas de trabalho e isso é cruel, 5) os cavalos não são reconhecidos como sujeitos pelos carroceiros.

Esses são também os pressupostos de três projetos de lei submetidos ao Poder Legislativo municipal voltados a extinguir as carroças e os carroceiros. Primeiro, o PL 832/2013, que pretendia proibir a tração animal em oito anos, gerou forte polêmica na cidade, com grandes carroceatas organizadas pelos carroceiros e a rápida retirada do projeto de tramitação na Câmara Municipal. Os dois projetos seguintes reinseriram todos os aspectos do primeiro, porém de forma desmembrada, sendo o PL 142/2017 visando a proibição das carroças e o PL 154/2017 visando a substituição da tração animal por veículos de tração motorizada através de parcerias público-privadas.

Resumi em uma tabela as diferentes leis que incidiram sobre as relações entre humanos e animais de tração nos últimos vinte anos em Belo Horizonte, demonstrando o processo de “ambientalização” de uma questão “social” na década de 2000 e o processo de “animalização” da questão “ambiental” a partir da década de 2010:

Tabela 1. Mudanças normativas entre 2000 e 2016 em Belo Horizonte

Norma	Descrição da norma
Período de 2000 a 2016	O sistema implementado funcionou com estabilidade, recebeu prêmios e se tornou uma referência nacional. Em 2015, contudo, a parceria entre a prefeitura e a Universidade foi rompida unilateralmente pelo Município, permanecendo apenas o atendimento veterinário (que depende apenas dos recursos universitários).
Decreto n. 10.293, de 12 de julho de 2000	Criou o sistema disciplinar de integração entre carroceiros, cavalos, técnicos da prefeitura, professores e estudantes de veterinária.
Lei n. 8.093, de 26 de setembro de 2000	Homenageou os carroceiros com o Dia Municipal do Carroceiro, que passou a ser comemorado anualmente em Belo Horizonte.
Lei n. 10.119, de 24 de fevereiro de 2011	Instituiu a desarticulação dos agentes que estavam associados aos carroceiros e animais de tração. Começou a vigorar apenas a partir de 2016, com o decreto de regulamentação da lei.
Lei n. 10.764, de 02 de outubro de 2014	Criou a Coordenadoria Municipal de Defesa dos Animais, acrescentando sete cargos públicos à Secretaria de Meio Ambiente.
Decreto n. 16.270, de 31 de março de 2016	Regulamentou a Lei n. 10.119/2011, dando início a uma sucessão de controvérsias acerca da natureza do trabalho, do humano e do animal para os diferentes atores.
Decreto n. 16.269, de 31 de março de 2016	Regulamentou a Coordenadoria de Defesa dos Animais, a Gerência de Mobilização e Articulação para a Defesa dos Animais e a Gerência de Programa e Projetos para a Defesa dos Animais na prefeitura de Belo Horizonte.
Decreto n. 16.431, de 22 de setembro de 2016	Instituiu a Política de Proteção e Defesa dos Animais do Município de Belo Horizonte, que contém a “descarroceirização” da cidade.

Portaria conjunta BHTrans/SMMA/SMAFIS n. 118/2016, de 28 de novembro de 2016	Embora publicada, a portaria não teve aplicação prática porque inviabilizaria o trabalho. Trata-se de uma norma focada no controle e na punição, mas não na garantia das condições de bem-estar e trabalho.
--	---

Fonte: Elaboração própria (2021).

MAIS ALÉM DE IR E VIR É O DIREITO DE SEGUIR E GUIAR: PENSANDO COM HUMANOS E ANIMAIS ENTRELAÇADOS

Resumindo o que foi dito até aqui, podemos dizer que os debates contemporâneos em torno da questão ética sobre as relações entre humanos e animais atualizam uma preocupação histórica relacionada à maneira como os viventes não humanos devem ser tratados pelos homens, problematizando divisões importantes do pensamento moderno ocidental como aquelas entre humanidade e animalidade, a cultura e a natureza e o mundo mental e o material (CALLON, 1984; CARMAN, 2017; FLORIT, 2016; INGOLD, 1995; LATOUR, 2012; OST, 1995; PERROTA, 2016; THOMAS, 2010).

No geral, as pesquisas sobre os carroceiros de Belo Horizonte desconsideraram tanto a especificidade do trabalho quanto o cotidiano mais amplo dessas pessoas e seus animais, subdimensionando a importância dos lugares de moradia e das relações entre humanos e não humanos ali entrelaçadas. Visitando as casas e circulando pelos bairros dos carroceiros, pude observar que o modo de vida configurado a partir da relação entre humanos e animais de tração implica não apenas a associação com esses animais que trabalham, mas também uma convivência com asnos, cabras, porcos, galinhas, pássaros e, embora com menor frequência, até com gado. Os locais de moradia dos carroceiros costumam ser adaptados para abrigar esses animais e quando isso não é possível constituem-se currais coletivos que abrigam animais de comunidades de carroceiros. Pude visitar currais coletivos em todas as regiões da capital e em algumas cidades da região metropolitana. Apesar da grande heterogeneidade interna dessa população, tornou-se evidente a consideração moral com os animais, que são benzidos pelos católicos e ungidos pelos evangélicos. Na Faculdade de Veterinária da UFMG, pude registrar os relatos das professoras e alunos que atuaram no projeto de extensão voltado à promoção da saúde e do bem-estar animal. Também entre eles é unânime o entendimento de que para a

maior parte dos carroceiros aqueles animais são pessoas não humanas que trabalham, e não ferramentas de trabalho.

Entre os dilemas que venho enfrentando está a questão de como pesquisar um “grupo” cuja singularidade inerente ao modo de morar e trabalhar depende da associação insubstituível com determinados não humanos (as carroças e os equinos, sobretudo). Além disso, lidar com a proliferação de grupos, movimentos, partidos, decisões técnicas e transformações estatais em meio a um conflito implica decisões difíceis (CALLON, 1984; ENNE, 2014; LATOUR, 2012). Acompanhando os carroceiros e seguindo os rastros deixados pela atuação de diferentes atores envolvidos na questão da tração animal, tornou-se evidente que cada evento promotor de transformações implicava uma reformulação de posições e uma redistribuição de argumentos, forças políticas e tópicos de discussão. Isso fez com que importantes deslocamentos acontecessem, como a mudança das atribuições técnicas e burocráticas atinentes à associação entre humanos e cavalos da pasta municipal de Limpeza Urbana para as pastas de Meio Ambiente e Defesa Animal, por exemplo.

Assim, lidar com a heterogeneidade dos atores e de suas agências foi desafiador, mas a pesquisa mostrou que as questões problemáticas não se resolvem abstratamente. Pelo contrário, desdobram-se nas relações e nas situações concretas, frequentemente sob acalorados processos políticos, acadêmicos e jurídicos que se entrecruzam (LATOUR, 2012). Não há como desconsiderar as assimetrias de poder nessa grande rede formada para transformar a biopolítica estatal (CARMAN, 2015, 2017; CALLON, 1984; FLORIT, 2016; HARAWAY, 2011), mas a associação entre carroceiros, cavalos e carroças tem se mostrado mais forte do que os esforços por sua dissociação. Nesse sentido, o que está em disputa é não apenas o exercício do poder de disciplinar os corpos humanos, equídeos, asininos e muares no território urbano, mas também o que significam esses atores, como eles agem coletivamente no mundo, onde e como podem viver, onde (, se,) e como podem trabalhar. Em todos os eventos que observei ou participei, a configuração racial era muito contrastante, com pessoas brancas decidindo o presente e o futuro dessa população de maioria negra. Os carroceiros mobilizam de maneira recorrente os marcadores de raça, classe e região, afirmando que são trabalhadores honestos que, desde as favelas, bairros operários, acampamentos ciganos e quilombos, prestam serviços importantes para diferentes segmentos que compõem a cidade e para a política de resíduos sólidos do estado. Em muitas situações, políticos e gestores públicos almejavam que eu, um antropólogo branco, falasse em nome dos carroceiros. Embora jamais tenha me recusado a falar como antropólogo, procurei sempre falar ao lado e junto aos carroceiros. Trago a seguir algumas falas de carroceiros na audiência pública que aconteceu em 2014:

Animal que é solto em vias não são animais de pessoas que trabalham com carroça! Um animal de carroça, hoje, é avaliado em R\$ 5.000,00, tem ali o Zé da Égua que faz carroça no padrão exato, e você pode confirmar. Então essa carroça e esse cavalo têm que ficar sempre muito bem guardados, porque senão vem um ladrão e rouba! (...) eu não vim aqui pra discutir [projeto de substituição da tração animal, denominado] cavalo de lata! (...) Nós somos contra aquele que bate e maltrata o animal. Nós somos a favor daquele que trabalha de acordo com a lei e cuida dos animais. (...) sobre a aposentadoria: ô gente! Se você olhar para o ser humano, que merece o primeiro cuidado, aquele homem que cuida do animal é um animal também, só que racional. Nós somos racionais. Isso tudo tá acontecendo aqui é por descaso dos órgãos públicos em causas que têm sido deixadas para trás! Nós temos aqui pessoas que fazem carroças no padrão certo. Nós temos mulheres que trabalham [como carroceiras]. (...) E venho aqui falar, também, de uma coisa que estava no projeto de lei, que é a questão da ferradura, porque a ferradura de ferro no asfalto é dura e traz dano ao animal, ela não tem a aderência de uma ferradura de borracha [salva de palmas toma a audiência], o animal com ferradura de ferro pode escorregar numa subida e machucar o joelho, provocando acidentes... Se alguém soltar um foguete e o animal assustar ele não perde a aderência com a ferradura de borracha. (...). Alguns falam que ela não presta, mas ela serve sim! Ajuda o animal, tem mais tempo de trabalho, etc. e isso precisa ser mudado. (...) eu tenho ali, pessoas sentadas, que o filho e a filha estão fazendo faculdade. Então é um trabalho digno e tem que ser respeitado! Eu exijo respeito! Eu cheguei numa reunião e uma ativista veio me dizer que eu sou pobre de espírito... Nós não somos pobres de espírito! Nós somos pessoas que aprendemos a trabalhar com carroça, demos o sustento da família com carroça e muita gente nunca maltratou um animal. (Giovani Roberto Soares, 2014).⁶

Eu queria deixar dito a vocês que essa coisa [proposta e projeto de substituição da tração animal, denominado] do cavalo de aço está prejudicando a nós todos. Estamos constrangidos até em sair para trabalhar, pois as pessoas estão agredindo a gente até, verbalmente. Certas pessoas já estão falando 'ah, vocês não podem trabalhar mais não', então eu queria que, como a mídia colocou essa matéria [da proibição das carroças], que colocasse uma matéria também mostrando que nós não vamos perder o direito de trabalhar, para que as pessoas que estão nos agredindo verbalmente possam saber, também, o que está acontecendo aqui dentro. Porque senão eu chego no freguês e ele diz 'ah não vou dar mais serviço pro carroceiro, não. Carroceiro tá maltratando cavalo...', e nós, que trabalha honestamente, nossos cavalos são bem cuidados, então deve sair uma matéria para a população saber o que está acontecendo e nós termos o direito de trabalhar normalmente, sem sermos constrangidos! (Maxwell Moreira, 2014)⁷.

Eu gostei muito de conhecer os ativistas! As mulheres e os homens na reunião, porque eu pude saber o que é um ativista! Que tem vários tipos de ativistas: tem o ativista que é contra o trabalho do animal e tem o ativista que é contra o maltrato do animal! E esse que é contra maltrato do animal todos os carroceiros que estão aqui também são ativistas, porque são contra os maus-tratos dos animais! [uma salva de palmas se seguiu] Então eu deixo isso aqui pra mesa: que venham olhar a questão da tração

6 Representando a Associação dos Carroceiros da Região Norte, durante a audiência pública de novembro de 2014, que anunciou a retirada do projeto de lei que previa o fim da atividade dos carroceiros

7 Carroceiro da região Barreiro, durante a audiência pública de novembro de 2014, que anunciou a retirada do projeto de lei que previa o fim da atividade dos carroceiros

animal, mas olhem a questão das ferraduras, porque a proibição das ferraduras de borracha é injusta e promoveria riscos aos cavalos. Nós somos contra os maus-tratos aos animais, mas queremos o apoio de vocês! (Giovani Roberto Soares, 2014).

A gente tem que saber uma coisa: os nossos carroceiros é guerreiro! E muitos carroceiros aqui têm filhos formados aí, tirado o pão de cada dia das carroças! E a maioria dos carroceiros que nós temos aqui, podem ir nas baías deles, para ver: os cavalos são tudo bem tratados! Nós tínhamos o nosso convênio veterinário da UFMG! Até isso nos retirou! Dava vacina, dava remédio, dava tudo... Retirou de nossos carroceiros, não sei se tirou das outras comunidades. (...) Não é só palavras bonitas que a gente fala não. A gente tem que se educar e ser exemplo e espelho, para toda a nossa comunidade [uma salva de palmas toma a audiência] eu tô aqui representando nós, os carroceiros, agradeço cada um de vocês, o esforço de cada um. Mas até quando a prefeitura vai ficar sem cumprir as obras do PAC!?⁸ (...) Eu peço para vocês pensarem em nós, que somos carroceiros, pensar em nossas famílias. Os nossos carroceiros aqui não são leigos, muitos deles, trabalhando, já formaram filho na universidade! Nós temos casos desses aqui! (Rogério Domingues, 2014).⁹

Trabalhamos com o que gostamos. E não com o que os outros querem. (Faixa pregada pelos carroceiros nos protestos (carroceatas) e audiências públicas em 2014).

Somos homens do Bem, somos apenas carroceiros. (Faixa pregada pelos carroceiros nos protestos (carroceatas) e audiências públicas em 2014).

Como podemos observar nos excertos acima, os carroceiros se apresentam como porta-vozes de si mesmos, dos seus cavalos e até de segmentos do movimento pelos direitos dos animais com os quais perceberam se identificar, por reivindicarem melhores condições de vida e trabalho e repudiarem os maus-tratos cometidos contra animais. A diversidade interna do movimento de defesa dos direitos dos animais é reconhecida e admirada por boa parte dos carroceiros. A heterogeneidade interna dos carroceiros, contudo, costuma ser obliterada por segmentos do ativismo antiespecista que os definem como sem educação, sem profissão e sem direitos, e reivindicam como único horizonte futuro a proibição da tração animal e a punição de carroceiros. No processo de interação com essas pautas, os carroceiros acabaram incorporando a defesa dos direitos dos animais como um tópico de luta, embora não numa perspectiva propriamente libertacionista. Muitos dos libertacionistas, por sua vez, abandonaram a posição

8 Como o modo de vida carroceiro é característico das periferias urbanas, o programa de urbanização de favelas da prefeitura se depara, de maneira recorrente, com a intersecção entre habitação humana e equina. O Programa Vila Viva, voltado à “urbanização” das favelas, é conhecido por desconsiderar as diferenças e homogeneizar a população-alvo por meio da categoria “beneficiados”. Se a diversidade de formas de habitar o mundo não é considerada no que se refere aos humanos, a situação torna-se ainda mais grave quando entre os moradores estão viventes não humanos que importam, como cavalos, porcos, galinhas, patos ou até mesmo os cachorros de médio e grande porte.

9 Carroceiro do bairro São José, durante a audiência pública de novembro de 2014, que anunciou a retirada do projeto de lei que previa o fim da atividade dos carroceiros.

fixada na criminalização e no punitivismo, e passaram a defender uma atuação voltada à formação dos carroceiros e o bem-estar dos equinos, tal como ocorreu ao longo de dezesseis anos no município.

Inicialmente, os carroceiros se tornaram objeto de uma política de descarroceirização da cidade construída sem consulta ou participação, e, portanto, sem consideração das necessidades singulares que seus cavalos — que têm nome, biografia e parentesco — demandam. A política ambiental imposta a partir de 2016 ignora o processo de reconhecimento de direitos dos carroceiros ao longo dos últimos vinte anos e, também, ignora os direitos que os carroceiros defendem para os animais que trabalham, como boa alimentação, cuidados de saúde, garantia de descanso, proteção contra maus-tratos, alojamento espaçoso e acesso a pastos. A abordagem antiespecista desdobrou-se, nessa controvérsia, em um sociocentrismo que atribui universalidade civil a alguns segmentos da população e particularidade bárbara a outros (CARMAN, 2017). Entretanto, a sustentação das controvérsias provocou uma reorganização social e cultural desses trabalhadores, que afirmam sua humanidade através da associação com os animais de tração.

Chamado por eles para intervir no debate propriamente político sobre a tração animal, comecei a participar de uma série de eventos e colaborar na mediação com organizações diversas. Seguindo o rastro dos cavalos e dos carroceiros, passei então a registrar os efeitos e, também, os rastros deixados pela ação dos antiespecistas, tornando-me um mediador e um porta-voz entre os demais (CALLON, 1984). A dificuldade para situar um tópico em torno do qual se desdobraria o meu entendimento foi constante, uma vez que cada agente parecia deslocar o centro de ordenação das questões (LATOURE, 2012), que em determinados momentos giravam em torno da política de resíduos sólidos (logo, ambiental); em outros ganhava preponderância a questão do trabalho (humano) e, portanto, de redução das desigualdades e garantia do trabalho/emprego; além de momentos em que a questão da tradicionalidade do modo de vida dos carroceiros passava para o primeiro plano, enfatizando a cultura e a diversidade.

A partir de 2011 e sobretudo 2016, entretanto, uma espécie de “animalização” das questões discutidas deslocou mais uma vez o centro do debate, momento em que os cavalos passaram a ter preeminência em determinados contextos, embora, como demonstrei, segundo uma imagem quase sempre fixada em situações de sofrimento e desamparo. A partir da aproximação com novos atores, como o “Projeto Cidade e Alteridade” (da Faculdade de Direito/UFMG), o Laboratório de Estudos Bioculturais da Universidade do Estado de Minas Gerais (KAIPORA¹⁰/UEMG), a Cáritas Brasileira, a Comissão Pastoral da Terra e a Defensoria Pública de Minas

10 Coordenado pelo prof. Dr. Emmanuel Duarte Almada, que é biólogo e ecólogo.

Gerais, os carroceiros fundaram um movimento social e criaram uma associação jurídica voltada a ser a porta-voz formal em instâncias estatais relativas a carroceiros e cavalos em Belo Horizonte e Região Metropolitana, através da qual têm afirmado suas posições no debate público e promovido a articulação com diferentes coletivos de carroceiros da capital e suas cercanias.

A demanda dos carroceiros para que eu os assessorasse técnica e politicamente transformou e ampliou meu lugar de mediador, trazendo grandes dilemas relativos a como lidar com “o outro do outro” (ENNE, 2014), os ativistas da liberação animal a partir da perspectiva dos carroceiros e seus cavalos. No que se refere à incidência subjetiva das experiências vividas nesse tipo de contexto, convém situar os grupos no tempo e no espaço, como foi proposto por Ciméa Bevilaqua (2003). Seguindo sugestões da autora, em vez de individualidades genéricas, busquei neste artigo apresentar sujeitos concretos, identificados por seus próprios nomes e filiações institucionais, sobretudo nos eventos que são públicos por definição, como as audiências e as entrevistas televisionadas. Não utilizei nomes fictícios, posto que essa opção seria tanto ineficaz para omitir a identidade dos sujeitos quanto indesejável para a construção de um debate público mais bem informado pela diversidade de posições existentes sobre o assunto. Ademais, a identificação dos sujeitos de pesquisa é algo que os participantes almejam.

Esta foi uma tentativa de operar um esforço de pesquisa que considera a necessidade de afirmar a singularidade humana sem recorrer a atributos essenciais de humanidade (INGOLD, 1995; LATOUR, 2012).

REFERÊNCIAS

1. ALMEIDA, Vanessa de. **Acidente de trabalho e perfil sócio e econômico de carroceiros em Belo Horizonte nos anos 2001 e 2002**. 2003. Dissertação (Mestrado em Medicina Veterinária) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.
2. BEVILAQUA, Ciméa. **Etnografia do Estado**: algumas questões metodológicas e éticas. *Revista de Antropologia Social*. Curitiba, edição especial, n. 3, 2003.
3. CALLON, Michel. **Some elements of a sociology of translation**: domestication of the scallops and the fishermen of St Briec Bay. *The sociological review*, v. 32, n. 1, 1984.
4. CARMAN, María. El caballito de Boedo y el cartonero sin nombre: un abordaje crítico de los derechos animales. **Revista Theomai**, Bernal, año XVI, número 32, 2015

5. CARMAN, María. **Las Fronteras de lo humano**. Cuando la vida humana pierde valor y la vida animal se dignifica. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina, 2017.
6. CARMAN, María. **Las trampas de la naturaleza**. Medio ambiente y segregación en Buenos Aires. v. 1. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica-Clacs, 2011.
7. ENNE, Ana Lucia. “Nós”, os “outros” e os “outros dos outros”: dilemas e conflitos no mapeamento de sujeitos, redes e instituições. *In*: CASTILHO, Sergio Ricardo Rodrigues; LIMA, Antonio Carlos de Souza; TEIXEIRA, Carla Costa (org.). **Antropologia das práticas de poder**: reflexões etnográficas entre burocratas, elites e corporações. Rio de Janeiro: ContraCapa, Faperj, 2014.
8. FLORIT, Luciano Félix. Conflitos ambientais, desenvolvimento no território e conflitos de valoração: considerações para uma ética ambiental com equidade social. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 36, 2016. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/made/article/view/41624>. Acesso em: 04 out. 2022.
9. FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
10. HARAWAY, Donna. A partilha do sofrimento. **Horizontes Antropológicos**, v. 35, p. 27-64, 2011.
11. HARAWAY, Donna. **The companion species manifesto**: Dogs, people, and significant otherness. Chicago: Prickly Paradigm Press, 2003.
12. HEARNE, Vicki. What’s wrong with animal rights: of hounds, horses, and Jeffersonian happiness. **Harper’s Magazine**, v. 283, n. 1696, p. 59-64, 1991.
13. INGOLD, Tim. Humanidade e animalidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 28, n. 10, 1995.
14. LEITE LOPES, José Sérgio. Sobre processos de “ambientalização” dos conflitos e sobre dilemas da participação. **Horizontes antropológicos**, v. 12, n. 25, p. 31-64, 2006.
15. LATOUR, Bruno. **Reagregando o social**: uma introdução à teoria do ator-rede. Salvador: Edufba, 2012; Bauru, São Paulo: EDUSC, 2012.
16. LOPES, Nian Pissolati. **Homemcavalo**: uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte. 2013. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013.
17. OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira. **Carroça Livre**: uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências. 2017. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017.
18. OST, François. **A natureza à margem da lei**: a ecologia à prova do direito. Minas Gerais: Instituto Piaget, 1995.

19. PERROTA, Ana Paula. Pode o Animal falar? **Cadernos Sociofilo**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 5. Rio de Janeiro, 2016.
20. REZENDE, Heloisa Helena; PALHARES, Maristela; AGUIAR, Estevão; SILVA, Regina Helena; PEREIRA, Maria. Impacto da migração dos carroceiros de Belo Horizonte: setor formal para o setor informal. *In*: Congresso Brasileiro de Extensão Universitária, 2., Belo Horizonte, 2004. **Anais** [...]. Belo Horizonte: UFMG, 2004.
21. THOMAS, Keith. **O homem e o mundo natural**: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
22. UMA Carroça de Respeito: **Correção ambiental e reciclagem com carroceiros em Belo Horizonte**. História de um Brasil que funciona. Clico de premiações em Gestão Pública e Cidadania, 2000.
23. ZHOURI, Andréa. **Conflitos sociais e meio ambiente urbano**. Comunidades, Meio Ambiente e Desenvolvimento, n. 17. Série Documenta Eicos, 2005.

Ricardo Alexandre Pereira de Oliveira

Doutorando em Antropologia pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade de Brasília, mestre em Antropologia pela Universidade Federal de Minas Gerais. ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6169-3192>. E-mail ricardo.apo.oliveira@gmail.com.