

Ressurgência multiespécie: carroceiros e cavalos na cidade do século XXI

Multispecies ressrugence: carts and horses in the 21st century city

Marina Abreu Torres

Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil

RESUMO

Desde o início dos anos 2000, movimentos em defesa dos animais têm pressionado pela proibição do uso de carroças em Belo Horizonte, associando esses veículos ao atraso cultural e à crueldade com animais. Partindo do trabalho etnográfico conduzido com carroceiros da região de Venda Nova, pretendo mostrar como a chave da exploração usada pelo movimento animalista parece insuficiente para compreender a complexidade das relações estabelecidas por meio do trabalho de carroça. Argumento que, em meio a uma ampla rede multiespécie, humanos e cavalos constroem um modo de vida singular na cidade, em territórios que despontam como zonas de ressurgência em meio à perturbação (Tsing, 2019). O artigo recupera a atuação histórica desses agentes humanos e não humanos em Belo Horizonte, mostrando como as preocupações com o bem-estar animal se manifestavam nas políticas municipais por meio do Projeto Carroceiros e por parte dos próprios carroceiros. A partir daí, analiso as estratégias do movimento animal abolicionista para se contrapor a essas práticas e pressionar pelo fim da tração animal. Mostro que, ao lançar mão da retórica do progresso – assim como suas vertentes classistas e racistas – os ativistas atualizam discursos e práticas que, desde o final do século XIX, procuram expulsar carroceiros, carroças e animais de trabalho das cidades brasileiras.

Palavras-chave: Etnografia multiespécie, Relações humano-animais, Carroceiros.

ABSTRACT

Since the beginning of the 2000s, animal rights movements have been pressing for a ban in the use of animal drawn carts in Belo Horizonte, associating these vehicles with cultural backwardness and cruelty to animals. Through an ethnographic work conducted with carters in the region of Venda Nova, I intend to show how the notions of exploitation

Recebido em 31 de março de 2024.
Avaliador A: 31 de maio de 2024.
Avaliador B: 04 de julho de 2024.
Aceito em 09 de agosto de 2025.

and mistreatment used by these movements are insufficient to comprehend the complexity of the relations established through the work with carts. I argue that, through a wide multispecies network, humans and horses build a singular way of life in the city, in territories that emerge as zones of *resurgence* amidst *disturbance* (Tsing, 2019). The article revisits the historical presence of these human and non-human agents in Belo Horizonte, showing how concerns for the welfare of the horses were already present in *Projeto Carroceiros* and by carters themselves. Then, I analyze the strategies used by abolitionist animal movements to oppose these practices and press for the end of animal traction. I show that, in making use of a rhetoric of progress – as well as its classist and racist inclinations – the activists restore claims and practices that have tried to evict carters, carts and working animals from Brazilian cities since the end of the 19th century.

Keywords: Multispecies ethnography, Human-animal relations, Animal traction.

INTRODUÇÃO

A utilização de burros, mulas e cavalos para o transporte de cargas marca a história do Brasil. Enquanto o carro de bois era o veículo onipresente no contexto rural brasileiro, os veículos tracionados por cavalos, burros e mulas foram especialmente importantes para as cidades, principalmente a partir da segunda metade do século XIX. Ana Maria Moura, em seu estudo sobre o Rio de Janeiro no período entre 1850 e 1890, enfatiza que “os carroceiros são os pioneiros da formação da infraestrutura de abastecimento e serviços urbanos por via terrestre”, sendo eles os responsáveis por “abrir caminhos e conectar os mercados da cidade” (Moura, 1988, p. 44). Diversos trabalhos apontam para o papel central das carroças e dos carroceiros em outros centros urbanos brasileiros (Gomes, 2020; Cruz, 1984; Aprobato Filho, 2006; Pereira, 2015), mostrando que sua formação só foi possível porque trabalhadores, na lida cotidiana com animais, conduziram carroças. Embora tropeiros, carros de bois e carroças não ocupem mais a centralidade no transporte de mercadorias, animais de tração e seus parceiros humanos continuam presentes em contextos rurais e urbanos, transportando pessoas e materiais nas cidades brasileiras.

Seguindo a trilha dos trabalhos contemporâneos sobre a tração animal em meio urbano, apresento neste artigo considerações sobre a atuação de carroceiros no município de Belo Horizonte (MG). Argumento que humanos e cavalos em parceria desafiam anseios de modernização, participando de uma ampla gama de relações interespecíficas em territórios que despontam como zonas de ressurgência em meio à perturbação (Tsing, 2019). A atenção a essas

histórias vai ao encontro da consolidação dos chamados estudos multiespécie na Antropologia. Como destacam Kirksey, Schuetze e Helmreich (2014, p. 1), “etnógrafos estão agora explorando como ‘o humano’ se formou e se transformou em meio a encontros com múltiplas espécies de plantas, animais, fungos e micróbios”. Em uma empreitada interdisciplinar, que inclui diálogo com biólogos, geógrafos, entre outros, descentrar a agência humana passa a ser fundamental para compreender a complexidade das sociabilidades que conformam o mundo e como “organismos diversos estão emaranhados em sistemas políticos, econômicos e culturais” (Kirksey; Schuetze; Helmreich, 2014, p. 2). Nesse contexto, destacam-se os trabalhos da antropóloga estadunidense Anna Tsing (2015), em seu esforço de mostrar como até mesmo espécies de fungos podem ser pensadas como “espécies companheiras” dos seres humanos, compondo colaborações interespecíficas que podem ser lidas como simbióticas. Os estudos multiespécie buscam, portanto, tirar os seres humanos do palco central da análise, despindo-os do papel de agentes soberanos que lhes é frequentemente atribuído. Nesse cenário, a interação entre humanos e equídeos tem sido objeto de interessantes análises nas Ciências Sociais em contexto internacional (Irvine, 2014; Birke; Thompson, 2018; Argent; Vaugh, 2022) e brasileiro (Lima, 2015; Oliveira, 2017; Barreto, 2022). Em relação aos carroceiros, especificamente, etnografias têm mostrado que estão inseridos em uma rede biocultural complexa (Almada; Souza, 2023), constituída por vínculos que se criam e se reforçam por meio de suas relações com os cavalos.

Na primeira seção, a partir do trabalho etnográfico conduzido na região de Venda Nova, em Belo Horizonte, recupero algumas contradições do processo de urbanização, que, ao tamponar rios e cobrir as ruas com asfalto, deixa a cidade vulnerável ao volume das águas nos períodos de fortes chuvas. Em uma bacia de retenção de cheias, agentes humanos e não humanos compartilham a vida e o trabalho, conformando o ambiente da cidade de modo atípico. Além de construir outras formas de relação no território por meio de vínculos profundos com cavalos e com outros animais de criação, os carroceiros de Belo Horizonte integram uma política ambiental instituída em 1993, que alcançou reconhecimento ao conciliar saúde e cuidado animal, inclusão social e reciclagem de resíduos. Apresento a trajetória dessa política municipal na segunda seção do artigo para, em seguida, apontar alguns dos processos recentes que levaram à sua desestruturação. Carroceiros, antes reconhecidos como agentes ambientais, passam a ser crescentemente hostilizados por uma parte da população que vê sua prática como incompatível com as preocupações acerca do bem-estar animal (Froehlich, 2017). Para além dos apelos pela “libertação” dos cavalos de uma atividade que seria inerentemente cruel, mostro como ativistas da causa animal reativam uma retórica evolucionista, amparada nas noções de modernidade e de progresso, para reivindicar a proibição da tração animal em Belo Horizonte. Ao associar carroças a um suposto atraso cultural e à crueldade, argumento que esses movimentos atualizam o discurso moderno, assim como suas modalidades classistas e racistas.

RESSURGÊNCIA MULTIESPÉCIE: A BACIA DA VILARINHO

Em uma tarde de inverno, espero sentada sob uma das mangueiras enquanto os carroceiros não retornam à chácara após o dia de trabalho. No terreno que se estende abaixo, à minha frente, um homem está também sentado, ao lado do seu carro, pescando no pequeno córrego que atravessa a paisagem. Pousada nas proximidades, uma garça aguarda, atenta, na esperança de que o pescador lhe ofereça parte das presas capturadas. Não demora muito e uma galinha passa, ciscando restos de alimentos da lavagem que com frequência é jogada no local, seguida por seus pintinhos recém-nascidos. Olhando ao meu redor, vejo um conjunto bastante extenso de animais cruzando aquela paisagem, para além do pescador, da garça e da galinha e suas crias. Os que mais chamam atenção são o porco e as porcas que circulam calmamente, revirando qualquer elemento da terra que lhes pareça comestível. Ganham a atenção por serem enormes, não ficando muito atrás em tamanho dos bezerros que também andam pelo terreno. Algumas semanas depois, as duas porcas teriam filhotes e passariam a caminhar junto dos seus leitões. Os porcos circulam tanto na parte alta do terreno, na chácara onde aguardo os carroceiros, como na parte baixa, onde está o pescador.

As vacas, os bezerros e o boi, que somam cerca de 20 indivíduos, por sua vez, circulam, naquele momento, apenas na parte baixa, que é mais extensa e coberta por uma vegetação rasteira em ambos os lados do córrego. Eles sobem e entram no curral somente quando direcionados por alguém, que normalmente o faz com a ajuda de cachorros com vocação para o pastoreio. Além dos equídeos, bovinos e suínos, vejo ao meu redor mais galinhas, galos, um casal de patos, um casal de gansos, perus e dois pequenos gatos, ainda filhotes. Em outra ocasião, poucos dias antes, ouvi sons ao alto e pude localizar vários micos circulando por entre os galhos das mangueiras.

O que parece curioso sobre esse encontro multiespécie é que a chácara onde encontro os carroceiros momentos depois de observar o pescador não é propriamente rural, mas parte de uma paisagem urbana bastante densa, em um terreno margeado por grandes vias onde circulam carros, ônibus e outros veículos a todo momento. Não fosse a chácara, o movimento dos animais, os córregos ainda abertos e a vegetação que predomina no solo, talvez pudéssemos aproximar essa paisagem urbana do que a antropóloga Anna Tsing (2019) chama de perturbação. As perturbações, para ela, consistem em movimentos de supressão dos arranjos multiespécie. Já a ressurgência seria o trabalho de muitos organismos por construir habitabilidade em meio às perturbações. Alguns contextos urbanos, talvez, chegam mesmo a se aproximar daquilo que a autora, em um sentido abrangente, chama de *plantation*: “ecologias simplificadas projetadas para criar ativos” e que patrocinam a “disseminação incontrollável da vida na forma de doenças

e poluição” (Tsing, 2019, p. 226). Ali, onde vejo o pescador sentado na beira do córrego e a garça à espreita, não sei se posso falar em ressurgência, nesse sentido de Anna Tsing, mas penso que há, no mínimo, um arranjo multiespécie peculiar em um cenário de bastante perturbação.

As mangueiras que me rodeiam crescem em uma pequena chácara localizada na região de Venda Nova, em Belo Horizonte, em um bairro que faz limite com o município de Ribeirão das Neves. Venda Nova é uma das nove subdivisões administrativas da capital mineira chamadas de regional e o local de residência de 262.183 pessoas (Belo Horizonte, [2018]). É formada por mais de 50 bairros e vilas, possui vários equipamentos públicos e acesso ao centro da cidade por inúmeras linhas de ônibus e pelo metrô, além de um centro comercial ativo e movimentado. As duas principais áreas comerciais de Venda Nova – a rua Padre Pedro Pinto e a avenida Vilarinho – são justamente duas das vias que podemos avistar do terreno da chácara urbana. A avenida Vilarinho, ao menos uma vez por ano, costuma figurar nos noticiários da cidade por ser palco de alagamentos e fortes enchentes durante o período de chuvas. O problema não incide apenas nessa região e afeta também outras áreas da cidade onde o poder público, desde o final do século XIX, substituiu afluentes de rios por asfalto, disseminando a “ecologia simplificada” que funda o modelo moderno de cidade. Belo Horizonte, uma cidade planejada para materializar nos trópicos os preceitos modernistas e higienistas de urbanização dos centros europeus da época, foi construída em uma região rica em recursos hídricos, que precisavam dar lugar às vias conforme o traçado geométrico do engenheiro Aarão Reis. Canalizados, córregos e ribeirões passaram a ter um “papel secundário na paisagem urbana”, tornando-se “meros receptores de despejos sanitários” (Belo Horizonte, 2016b, p. 67). Ao longo dos anos, com o processo de urbanização, os cursos d’água da capital foram quase integralmente apagados da paisagem. A canalização dos córregos está diretamente ligada ao problema das enchentes, que são registradas em Belo Horizonte desde 1908.

Os períodos chuvosos marcam a região da Vilarinho com inundações e deslizamentos de terra, fazendo com que técnicos e autoridades tentem encontrar soluções para evitar desastres cada vez mais constantes em um tempo de emergência climática. Uma das respostas elaboradas pelo poder público para conter as enchentes é a construção de bacias de retenção ou bacias de amortecimento e controle de cheias. As bacias não são propriamente construções, mas justamente a ausência delas, em terrenos que funcionam como reservatórios de águas pluviais no período chuvoso, permitindo também um escoamento mais lento dessas águas ao curso principal (Souza *et al.*, 2013). O terreno que avisto enquanto espero os carroceiros chegarem, cortado pelo córrego onde está o pescador, é justamente uma dessas bacias. É, portanto, uma área pública, com dimensões calculadas pelos engenheiros para poder acumular a água da chuva, evitando o transbordamento do córrego que corre sob a avenida Vilarinho. Trata-se de uma tecnologia, portanto, que se contrapõe e amortece o próprio processo de urbanização que

caracteriza a cidade moderna. Para que a ecologia simplificada – baseada no tamponamento de rios, supressão de vegetação, expulsão de animais, emissão de poluentes e impermeabilização do solo – tenha uma sobrevivência, passa a ser necessário criar refúgios. É o refúgio da Vilarinho, especificamente, que possibilita a existência de um espaço de pastagem e de circulação para os animais que há pouco descrevi, incluindo equinos e muare de alguns dos carroceiros que trabalham naquela região. Ali, algum encontro entre diferentes espécies passa a ser possível, embaralhando as pretensas separações – tipicamente modernas – entre rural/urbano e entre natureza/cultura.

Entre junho de 2022 e dezembro de 2023, frequentei o espaço conformado pela chácara – terreno privado, sob cuidados de uma família a quem pertence a maior parte dos animais que transitam ali – e pela bacia de detenção, chamada pelos carroceiros simplesmente de bacia. Durante esse tempo, convivi com alguns carroceiros da Vilarinho em um dos seus principais espaços de encontro e de sociabilidade multiespécie. O trabalho de campo em Venda Nova faz parte da pesquisa etnográfica com o objetivo de compreender os sentidos por trás da ideia de “mexer com carroça”, expressão frequentemente mobilizada pelos carroceiros. A etnografia em parte apresentada neste artigo tem como base a convivência e as relações construídas com os carroceiros e seus animais, em que pude acompanhar a sua rotina de trato dos animais na chácara, momentos de sociabilidade humano-animal ali, no bota-fora e nas carroças, em seus deslocamentos pela cidade. Nesse tempo, ouvi suas histórias e as histórias das éguas, mulas, cavalos e burros com quem trabalham, além de presenciar algumas delas e conhecer outras tantas pessoas e bichos com quem cotidianamente se relacionam. A chácara possui cocheiras, que são alugadas pelos carroceiros e por outros criadores de cavalos da região para abrigar os seus animais. É ali, portanto, que chegam todos os dias para alimentá-los, raspar o seu pelo, cuidar de eventuais ferimentos, fazer a troca de ferraduras, limpar os seus cascos e prepará-los para o trabalho com a carroça. As cocheiras também abrigam sacos e tambores com capim, feno, silagem ou ração, além de ferramentas e outros equipamentos necessários ao trabalho e aos cuidados com os animais. Às vezes, são também onde pernoitam cachorros, gatos, galinhas, passarinhos ou outros animais criados pelos carroceiros.

O trabalho de carroça, como chamam os carroceiros, envolve momentos de cuidados, na chácara, e momentos de circulação pelos bairros que circundam a bacia, onde os carroceiros atendem clientes para a retirada e transporte de materiais de todo o tipo. Todos eles exigem uma atenção constante e técnicas interespecíficas de comunicação. O carroceiro precisa ler e compreender o cavalo, a égua, o burro ou a mula com quem trabalhará e, da mesma forma, precisa se fazer compreensível. Dentro e fora da carroça, essa comunicação precisa ser efetiva para garantir a boa continuidade da relação e das tarefas a serem desempenhadas por cada um deles. Durante os carretos, o trabalho se alterna entre o carroceiro e o animal de tração. Em um dado

momento, é o homem quem carrega as sobras da construção demolida, a madeira recentemente cortada, o móvel descartado, os restos do sacolão impróprios para venda, enchendo a carroça. Com o veículo cheio, o cavalo, a partir do varão atrelado ao seu corpo, deve puxá-lo e conduzi-lo, com atenção às indicações do carroceiro, a um dos locais de despejo desses materiais. A depender do peso e do trajeto até o bota-fora mais próximo, o carroceiro o acompanha dentro ou fora da carroça, já que a velocidade de realização do serviço não é o mais relevante. Além disso, como esse trajeto é normalmente descendente, o carroceiro deve controlar o freio da carroça, assegurando que o peso não seja inteiramente contido pelo cavalo, o que pode sobrecarregá-lo.

Tomados em sua concretude e especificidade, cavalos, éguas, mulas e burros são presenças reais que fazem com que a relação estabelecida com os carroceiros não seja unidirecional. Outras etnografias têm apontado para a comunicação e aprendizado mútuo desenvolvidos entre humanos e equinos (Brandt, 2004; Wipper, 2000), enfatizando a complexidade dos aspectos que envolvem essas relações e a importância de se considerar a agência dos sujeitos não humanos. Lima (2015), em seu trabalho sobre domadores de cavalo no pampa brasileiro, enfatiza que, nesse processo, “o cavalo é quem dá dicas”, às quais o domador deve atentamente ouvir.

Durante o trabalho de campo, pude conhecer as relações estabelecidas entre Washington, seu burro Machão e seu cavalo Garoto (que normalmente alternam os dias de trabalho entre si), entre Douglas, Delta e Candidato, e entre Edinho, Cartola e Coda. Embora o trabalho de carroça esteja no cerne delas, possibilitando o sustento dos parceiros humanos e não humanos, essas relações envolvem também encontros com todos os outros animais que participam da vida no espaço chácara-bacia. Os carroceiros conhecem os leitões a cada nova cria das porcas da chácara, comentando sobre o seu crescimento e temperamento, oferecendo carinhos ou se irritando por chegarem perto demais de suas cocheiras. Eles também apreciam a circulação das galinhas, que, por ciscarem no local, ajudam a curtir o esterco dos cavalos e de outros animais, contribuindo para a limpeza das cocheiras e do terreno. Conhecem as vacas, bois e bezerros da chácara e são frequentemente acionados para auxiliar nas situações diversas que acometem aos bichos: fugas à rua, pelas grandes avenidas, atolamento no córrego, tratamento de alguma ferida, condução ao curral. Os momentos na chácara, seja no início do dia, seja ao final da tarde, quando terminam os carretos, são atravessados por múltiplas interações com todos esses animais, que chamam a atenção dos carroceiros pelos mais variados motivos: quando se envolvem em brigas ou em brincadeiras, quando exibem comportamentos curiosos, como quando o leitão passou a se alimentar do leite da vaca leiteira, ou quando se tornam indesejados, como quando o porco barrão passou a atacar cavalos e vacas. Além disso, estão sempre atentos aos pássaros, conhecendo profundamente seus cantos e hábitos.

De modo semelhante, é evidente que os animais também se observam e que observam todos os humanos que circulam por ali, a exemplo da garça, à espreita do pescador. Se o burro

Machão passa o dia pastando na bacia enquanto Washington sai para fazer carretos com o cavalo Garoto, ele se mantém atento ao retorno do carroceiro no final da tarde. Quando sente seu cheiro ou ouve a sua chegada ao local, é comum que venha, por conta própria, de uma extremidade da bacia até a sua cocheira, na chácara, para recepcioná-lo.

Os encontros entre os humanos e não humanos que habitam o arranjo chácara-bacia em Venda Nova estão também na base de vínculos diversos estabelecidos entre os carroceiros e outras pessoas que têm a criação de animais como parte central de suas vidas. Os carroceiros, predominantemente, adquirem cavalos, carroças, passarinhos, selas, chapéus ou outros itens que fazem parte do seu universo cultural por meio de catiras, que podem ser estabelecidas com outros carroceiros, com os ciganos, com catireiros ou com outros interessados. Ricardo Oliveira, em sua etnografia sobre os carroceiros do bairro São Tomás, também em Belo Horizonte, define a catira como uma “modalidade de troca intermediária entre a dádiva e a mercadoria” (Oliveira, 2017, p. 102). Por um lado, ela se materializa na oferta de um bem ou conjunto de bens em troca de outro bem ou conjunto de bens. Se os participantes percebem um dos lados da troca como mais valioso que o outro, pode ser necessário incluir uma quantia de dinheiro “na volta”. No entanto, conforme aponta Oliveira, a intenção parece ser muito mais estabelecer uma troca entre pessoas do que entre coisas, por meio de uma relação que tem em sua base a “palavra e a honra masculina” (Oliveira, 2017, p. 102). A catira fundamenta uma ampla rede de relações que possibilitam também diferentes encontros entre as pessoas e os animais, de modo que a maior parte daqueles que mexem com criação na região conhece os animais uns dos outros, podendo, inclusive, ter sido seu dono anteriormente.

Além das catiras, outras relações que têm como base os vínculos entre as pessoas e os animais aparecem entre os carroceiros. Nem todos sabem casquear e ferrar os cavalos, sendo necessário recorrer aos que têm experiência nessas tarefas, que são fundamentais para os equinos e muares. Na chácara, raramente um carroceiro limpa o casco do seu animal sozinho ou coloca sozinho as novas ferraduras, sejam elas de ferro ou de borracha. Como trata-se de tarefas extremamente delicadas, os carroceiros auxiliam uns aos outros em diferentes momentos: segurando os pés ou as mãos dos cavalos, moldando a ferradura ao tamanho do casco, ajudando a inserir os cravos. Essa participação compartilhada no cuidado com os animais aparece também em outros momentos, como na administração de remédios, no reparo das cocheiras e das carroças, no empréstimo de tesoura, raspadeira, balde ou outros itens utilizados em suas tarefas cotidianas. As trocas são também simbólicas, e os carroceiros acompanham em conjunto a vida dos animais uns dos outros, conhecendo suas particularidades e ouvindo os casos do dia a dia. Na chácara, nas ruas ou nos bota-foras onde depositam os materiais transportados, os carroceiros conversam sobre os eventos mais relevantes do dia, compartilhando histórias sobre clientes, carretos, acontecimentos da chácara e dos bairros ao redor e, principalmente, sobre os

animais.

Assim, parece possível dizer que o arranjo chácara-bacia compreende um universo habitado por “espécies companheiras” (Haraway, 2021), que produzem “agenciamentos complicados” em “redes de ecologias heterogêneas” (Despret, 2021, p. 29). Os carroceiros compõem com os cavalos um mundo aberto que permite que sejam conduzidos por um outro que não é humano. O que se percebe é que carroceiros, cavalos e outros agentes humanos e não humanos que habitam esse território cultivam verdadeiras “artes de atentividade” (Van Dooren; Kirksey; Münster, 2016). Essas ecologias envolvem, ainda, a participação na gestão pública municipal, por meio de uma política iniciada nos anos 1990 em Belo Horizonte. Na seção seguinte, recupero a trajetória do Programa de Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros, desenvolvido pela Prefeitura da cidade com o objetivo de fazer de carroceiros, carroças e cavalos “agentes ambientais”.

“UMA CARROÇA DE RESPEITO”: CORREÇÃO AMBIENTAL E RECICLAGEM COM CARROCEIROS DE BELO HORIZONTE

Em seu livro de memórias, Juscelino Kubitschek relata alguns dos feitos de sua gestão como prefeito de Belo Horizonte. O ano era 1940 e, com o declínio dos meios de transporte ferroviários, era importante preparar a cidade para “o novo ciclo do progresso que se anunciava” (Kubitschek, 2020, p. 23), o do automóvel, com a construção de estradas de rodagem, o asfaltamento de ruas e a ampliação de vias para a integração do território. Após asfaltar a Avenida Afonso Pena, o prefeito planejava construir uma extensão de outra avenida central da cidade, a Avenida Amazonas, estendendo-a até o bairro Gameleira. Tratava-se de uma obra complexa e que exigia o deslocamento de um grande volume de terra para cobrir o vale onde passava um córrego – em novas rodadas de tamponamentos de cursos d’água. Entretanto, a Prefeitura, naquele momento, não dispunha de um número suficiente de tratores e de caminhões para fazer o aterro, pois a frota estava quase toda em manutenção. O prefeito Juscelino se lembrou, então, “de organizar um serviço auxiliar, a ser levado a efeito por carroças puxadas a burro” (Kubitschek, 2020, p. 29). Quando o anúncio de que a Prefeitura estava contratando carroças circulou pela cidade, alcançando as franjas urbanas, cerca de dez mil carroceiros se disponibilizaram para o trabalho e, “em face dessa providência, a nova avenida foi rasgada numa velocidade incrível, proporcionando novos pulmões para a respiração da cidade” (Kubitschek, 2020, p. 30). As obras de Juscelino na cidade atraíam os olhares e comentários dos moradores. No caso específico da ampliação da avenida Amazonas, os animais eram a atração principal:

Como acontecia na Avenida Afonso Pena, o povo passava a se aglomerar também ali, para ver o espetáculo. Os burrinhos despertavam a curiosidade pública. Trabalhavam em silêncio, arrastando suas carroças, sem que ninguém precisasse tangê-los. Assim, o aterro prosseguiu, batendo recordes diários de cubagem da terra removida. Interpelado por um jornalista, defini, numa frase, pilheriando, o valioso trabalho que aqueles humildes animais vinham prestando: “São os dez mil servidores mais fiéis de que disponho na prefeitura.” (Kubitschek, 2020, p. 30).

A despeito dos burros de tração terem sido considerados por Juscelino Kubitschek os melhores trabalhadores da Prefeitura nos anos 1940, a atuação dos carroceiros e dos animais que os acompanhavam foi amplamente ignorada nas narrativas oficiais sobre a história de Belo Horizonte. Esse cenário começa a se alterar em 1993, quando a administração municipal inicia uma reformulação da política de gestão dos resíduos sólidos. As estratégias de mobilização social e de inserção dos catadores de materiais recicláveis foram eixos centrais da política de coleta seletiva em Belo Horizonte, que passou a ser tida como experiência exemplar na gestão de resíduos sólidos e inclusão social. A nova administração também instituiu iniciativas para lidar com outra faceta do lixo urbano, mas de menor repercussão. Os entulhos da construção civil sistematicamente produzidos no processo de crescimento e adensamento urbano chegam a corresponder a 40% de todo o resíduo produzido em uma cidade como Belo Horizonte, e sua disposição inadequada passou a se tornar uma preocupação pública nas últimas décadas do século XX. Esse era um dos principais materiais transportados pelas carroças ao longo das décadas, quando deixaram de ser o meio principal de transporte de mercadorias nas cidades. Carroceiros continuaram sendo mobilizados por estabelecimentos particulares e comerciais, como depósitos, para a retirada de entulhos, podas ou pequenos móveis descartados.

Para lidar com “o problema dos resíduos da construção civil” (Silva *et al.*, 2006), a Prefeitura de Belo Horizonte instituiu, em 1994, o Programa de Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros. Um diagnóstico inicial mostrou que a maior parte desses resíduos, transportados ou não por carroceiros, era depositado irregularmente em terrenos abertos, áreas públicas e encostas de cursos d’água, o que demandava altos investimentos da Prefeitura para sua remoção. Para solucionar o problema, foram então instituídas Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (URPVs), equipamentos públicos que passariam a receber os materiais transportados pelos carroceiros em toda a cidade. Como no caso dos materiais recicláveis, com as cooperativas de catadores, a Prefeitura de Belo Horizonte “descobriu que os carroceiros poderiam ser parceiros fundamentais da iniciativa” (Fundação Getúlio Vargas, 2000). A articulação junto dos carroceiros foi fundamental para incluí-los no novo sistema de gerenciamento de resíduos e a Prefeitura passou a prestar apoio ao seu trabalho, em um projeto que incluía assistência veterinária aos cavalos, emplacamento de carroças e outros atendimentos que se davam nas próprias URPVs.

O projeto passou a contar com parcerias com faculdades de veterinária, com destaque para a Escola de Veterinária da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Em 1997, foi criado na universidade um projeto de extensão diretamente ligado ao programa da Prefeitura, integrando professores e estudantes de veterinária às ações de correção e reciclagem com carroceiros. Essa atuação incluía atendimento gratuito aos animais, vacinação, administração de vermífugos e compartilhamento de conhecimentos sobre cuidados com os equídeos. Veterinários orientavam carroceiros sobre alimentação, hidratação e outros aspectos de sua saúde e, muitas vezes, aprendiam com eles. Washington, um dos carroceiros da Vilarinho, conta que já foi convidado por faculdades de veterinária para falar sobre os seus cuidados com o cavalo Garoto, que já tem mais de 20 anos, embora aparente ser bem mais novo. Por vezes, os conhecimentos se compõem, como quando Edinho conta que segue à risca as orientações que recebeu uma vez de uma veterinária sobre a quantidade de ração e de feno ou silagem que deveria dar à sua égua, mas não mais com ela, e sim com um cavalo bem menor. No fim das contas, a orientação estava ligeiramente aquém do necessário, e Edinho soube, na prática, adaptá-la.

A parceria com a Escola de Veterinária da UFMG se estendeu por mais de 20 anos, sendo possível acompanhar várias das ações realizadas ao longo do tempo na plataforma das ações de extensão da universidade. Em 2009, 195 carroceiros e suas famílias participaram do IX Encontro Anual dos Carroceiros de BH, na UFMG, onde todos os animais presentes foram vacinados. No ano seguinte, registrou-se o atendimento clínico de 106 animais pertencentes aos carroceiros, além de vacinação e de coleta de sangue para exames de quase 3 mil, a partir da atuação semanal dos integrantes do programa nas URPVs. Em 2011, 165 carroceiros participaram do Encontro Anual, com a discussão de temas “de acordo com as necessidades levantadas pelos carroceiros, durante as reuniões mensais” (Universidade Federal de Minas Gerais, [2023]). Segundo o registro, esses temas incluíram denúncias de maus-tratos, saúde do trabalhador carroceiro – saúde bucal e verificação da pressão arterial — e saúde do cavalo de tração. Além dos atendimentos nas URPVs, das reuniões mensais e do encontro anual, o projeto abarcava o atendimento clínico dos animais no Hospital Veterinário da UFMG. Entre outubro de 2011 e outubro de 2012, por exemplo, 147 animais de tração foram atendidos no hospital, com quase todos (127) recebendo alta após o tratamento.

Para além da atenção à saúde animal, o Projeto Carroceiros, como foi popularmente chamado, buscava “levar ao carroceiro a consciência profissional e destacá-lo como agente de preservação ambiental” (Solidariedade [...], 2002). A professora Maristela Palhares, que coordenou o projeto de extensão da UFMG, destacava já em 2002 o seu “resultado positivo evidente”, com a integração dos carroceiros ao programa de reciclagem dos restos da construção civil. “Todo entulho encaminhado para qualquer das 14 Unidades de Pequenos Volumes implantadas na cidade é transformado em piso asfáltico e em tijolos para construção de baixo

custo”, ela explica (Solidariedade [...], 2002). O impacto do programa era evidente em números: em 1997, 36 mil toneladas de entulho eram recicladas na cidade. Em 2001, a reciclagem desses materiais passou para 95 mil toneladas. A contribuição dos carroceiros para a limpeza da cidade era incentivada e celebrada, ao mesmo tempo em que Poder Público e universidade articulavam atendimentos aos carroceiros e a seus animais.

A regulamentação do Projeto Carroceiros pela Prefeitura de Belo Horizonte foi feita por meio do Decreto nº 10.293, de 12 de julho de 2000 (Belo Horizonte, 2000), que instituiu atribuições aos diferentes órgãos da prefeitura: à autarquia responsável pela organização do transporte e trânsito na cidade caberia o licenciamento e fiscalização dos veículos; a Secretaria de Saúde cuidaria da vacinação e controle sanitário dos animais envolvidos; a Superintendência de Limpeza Urbana deveria garantir o correto descarte dos materiais transportados. Por meio do programa, os cavalos eram identificados, as carroças emplacadas e os carroceiros eram registrados e acompanhados pela Prefeitura. Portais de notícias ou periódicos de divulgação do projeto do início dos anos 2000 enfatizam o seu sucesso e mencionam prêmios nacionais e internacionais que o programa ganhou à época: a Fundação Getúlio Vargas, por meio do Programa Gestão Pública e Cidadania, listou o projeto entre as 20 iniciativas, dentre 946 inscritas, no ciclo de premiação do ano 2000, descrevendo-o com o título “Uma carroça de respeito”; a Fundação Oswaldo Cruz concedeu o Prêmio Milton Santos de Saúde e Ambiente ao Programa Carroceiros em 2002; e, no mesmo ano, o projeto recebeu o Prêmio de Extensão da Pró-Reitoria de Extensão da UFMG.

Essa repercussão evidencia a consolidação do programa e a existência de uma preocupação pública, partilhada com os carroceiros, sobre o bem-estar dos cavalos, em um contexto de franca ascensão das novas sensibilidades ligadas aos animais (Thomas, 1988; Vilela, 2019). No entanto, como destacam Oliveira e Almada (2021), a política, que funcionou plenamente e sem muita controvérsia por cerca de 20 anos, passou a ser sistematicamente desmontada a partir de 2016, com corte de verbas públicas e fim das parcerias com faculdades de veterinária. Oliveira (2017) mostra como esse desmonte foi concomitante à incorporação da “perspectiva animal” na administração pública municipal, em um período que contou com a criação de uma Coordenadoria Municipal de Defesa de Animais, em 2014, e com a instituição de uma Política de Proteção e Defesa dos Animais do Município de Belo Horizonte, em 2016. Foi também nesse contexto que proposições legislativas passaram a defender não mais a integração de cavalos e carroceiros como agentes ambientais, com iniciativas visando contribuir com a saúde e o bem-estar dos parceiros humanos e animais, mas sim a sua extinção. Esse deslocamento, como veremos, é revelador da tensão entre a perspectiva bem-estarista e a abolicionista que atravessa os movimentos de defesa dos animais na contemporaneidade. O cerco às carroças que ganha peso em Belo Horizonte nos anos 2010 e culmina na aprovação, em 2020, de uma lei prevendo

a sua total proibição, no entanto, não é novo. Na seção seguinte, analiso alguns aspectos que marcam iniciativas contra carroças, animais e carroceiros nos centros urbanos brasileiros e a forma como se atualizam no contexto atual.

CARROÇAS NO MEIO DO CAMINHO: ENTRAVES À CIDADE MODERNA

Carroças, animais de tração e carroceiros, embora tenham sido essenciais para a formação dos centros urbanos brasileiros, foram gradativamente perdendo espaço na medida em que novas tecnologias para o transporte de mercadorias se desenvolviam. Trens, bondes e, posteriormente, veículos automotores foram crescentemente incorporados às cidades, que se adequavam às novas velocidades impostas por eles. Constantemente associados ao “atraso” e à “lentidão”, carroças e animais se tornavam figuras dissonantes em cidades que se queriam modernas, gerando constantes incômodos às elites urbanas no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX (Aprobato Filho, 2006). Na época, esse incômodo se traduzia em um discurso abertamente higienista e, em diferentes centros urbanos, normas locais foram usadas para banir os espaços dedicados aos animais. Cocheiras, chiqueiros e currais passaram a ser considerados inadequados para as cidades, assim como a própria circulação de animais soltos. Em várias delas, os jornais repercutiam reclamações das elites urbanas quanto ao mau cheiro e ao risco de doenças associadas a essas presenças, que eram vistas como diretamente ligadas a um passado rural e atrasado e, portanto, incompatíveis com o *ethos* moderno. O Código de Política Municipal de Belém de 1900 chega a afirmar que vacas pastando representavam, além de perigo aos transeuntes, uma “ofensa à moral e aos bons costumes” (Vieira, 2013, p. 9).

O incômodo associado a carroças e cavalos, no entanto, parecia não estar ligado somente às ameaças à saúde trazidas pela presença dos animais, ou à sua velocidade incompatível com a vida moderna, mas também a uma visão negativa e racializada da própria figura do carroceiro. Kívia Pereira (2015; 2018) mostra como cocheiros e carroceiros de Manaus, entre 1900 e 1920, passaram a ser alvos constantes de críticas e acusações por parte dos jornais locais, tornando-se alvos de vigilância e de monitoramento do poder público, “que através de leis e decretos buscavam incutir no trabalhador normas sociais e urbanas da modernidade” (Pereira, 2018, p. 47). Elciene Azevedo argumenta que a imagem do cocheiro em São Paulo, em fins do século XIX, era “antes de tudo negra” (Azevedo, 2009, p. 67) e, por isso, associada ao perigo, à falta de controle e desprezada pelas elites. Nesse período, como aponta Heloísa Cruz (1984), a carroça aparece como um meio pelo qual os “trabalhadores despossuídos”

encontram um espaço de resistência e um modo de garantia de sua sobrevivência. Justamente por isso, eram também vistos como “profissionais perigosos” pelas autoridades e pela opinião pública. Carlos José Ferreira dos Santos, em seu esforço de mostrar que em São Paulo “nem tudo era italiano”, afirma que o trabalho de carroça, assim como o de ambulante, fazia parte dos chamados “serviços de negro” (Santos, 2003, p. 163), considerados indignos pelas elites, mas que configuravam verdadeiros espaços de resistência da população negra no pós-abolição. O autor aponta para uma conexão direta entre a desvalorização de certas ocupações, em São Paulo, e os estereótipos raciais que sustentavam essa visão. Carroceiros, assim como lavadeiras, ambulantes, vendedores de ervas e raízes, coletores de lixo e outros que trabalhavam nas ruas de São Paulo eram predominantemente negros e, por isso, tidos como pessoas “brutas, feias, perigosas, ignorantes, possuindo uma maneira de viver bárbara, expressa por suas vestimentas e comportamentos” (Santos, 2003, p. 163).

Esse processo se aprofunda ao longo do século e se expande para outras cidades, à medida que se modernizam. Com a crescente integração do Brasil à economia capitalista mundial ao longo do século XIX, cresce também o desejo de “progresso” das elites, sintetizado no “objetivo precípua de realizar a civilização europeia nos trópicos” (Chalhoub, 1986, p. 168). Tratava-se, como mostra Chalhoub (1986, p. 169), de um “projeto político de reforma social veiculado de forma consciente e agressiva”, uma vez que visava “impor não só mudanças materiais, mas todo um modo de vida”, sem consideração à população que sofria as consequências diretas das transformações ditas modernas. Sabe-se, portanto, que o “atraso” se configurou como faceta constituinte da modernidade, em especial o seu projeto levado a cabo nos trópicos, onde uma massa de excluídos e indesejados sempre se fez funcional (cf. Fernandes, 2006; Schwarz, 1987; Oliveira, 2003). A cruzada contra os animais e, conseqüentemente, contra aqueles que tinham sua figura associada a eles, insere-se nesse processo e, como veremos, essa matriz ideológica está longe de ter sido superada.

Embora as sociedades em defesa dos animais já existissem desde o final do século XIX e as legislações locais já vedassem “castigos imoderados” aos animais ou que os veículos levassem um peso superior à sua capacidade de tração, o cerco às carroças, na maior parte do tempo, não tinha o bem-estar animal como elemento central. Foi apenas com o crescimento dos grupos institucionalizados de defesa da causa animal e com a emergência de “novas sensibilidades” (Vilela, 2019) que essa questão passou a figurar em meio às iniciativas recentes de confronto às carroças. Na tentativa de compreender esse novo processo, o trabalho etnográfico conduzido desde o final de 2021 envolveu, também, o acompanhamento dos embates públicos em torno da tração animal em Belo Horizonte, em um esforço de continuidade ao mapeamento do conflito realizado por Ricardo Oliveira (2017) em sua dissertação de mestrado. Assim, pude analisar documentos, normas, reuniões da associação dos carroceiros de Belo Horizonte e

região metropolitana, encontros com a Prefeitura de Belo Horizonte e audiências públicas na Câmara Municipal da cidade em que o tema era tratado, buscando identificar como o modo de vida carroceiro entrava em conflito com as perspectivas institucionais e dos grupos ativistas. Em menor medida, o trabalho envolveu também o acompanhamento de publicações nas redes sociais e em outros veículos de mídia ligadas aos grupos de defesa dos animais, assim como a análise dos argumentos mobilizados pelos grupos que reivindicam o fim da tração animal na cidade.

Em meio a inúmeras instâncias de debate sobre o trabalho de carroça em Belo Horizonte, a fala da coordenadora do Movimento Mineiro pelos Direitos dos Animais (MMDA), em uma audiência pública realizada na Câmara Municipal em 2022, trouxe importantes aspectos sobre os processos de mobilização contemporânea pelo fim da tração animal na cidade. Diante da inviabilidade política e social de se propor a eliminação das carroças no início dos anos 2000, os representantes da organização apresentaram aos políticos da cidade uma proposição mais modesta, que visava instituir uma nova regulamentação para o uso de veículos de tração animal no município. A estratégia se mostrava similar àquela adotada pelas elites desde a fundação da cidade, aprofundando exigências e restrições ao trabalho de carroça. A proposta previa ações que já eram realizadas no âmbito do Programa Carroceiros, como o emplantamento de carroças, a microchipagem de cavalos e a participação dos carroceiros em eventos sobre o bem-estar animal. Outras, no entanto, acabavam por impor restrições incompatíveis com a realidade dos carroceiros, como a vedação total ao uso de ferraduras de borracha. Quando não incompatíveis, ou mesmo esdrúxulas, como a proibição de práticas alheias à realidade municipal, as medidas se mostravam onerosas. Os ativistas justificavam as medidas propostas com argumentos ligados ao bem-estar dos cavalos e de outros animais de tração: na prática, no entanto, a intenção parece ter sido afastar o maior número de pessoas possível da atividade para, eventualmente, proibi-la por completo. Não à toa, como revelou a coordenadora do MMDA em 2022, a regulamentação elaborada pelo grupo e apresentada à Câmara em 2009 resultou em uma lei batizada pelos ativistas de “o início do fim das carroças em Belo Horizonte”.

Embora a preocupação dos ativistas – como os militantes da causa animal são chamados pelos carroceiros – fosse com o bem-estar dos cavalos, essas ações foram acompanhadas de movimentações pelo encerramento do Projeto Carroceiros, como destaca Oliveira (2017). Ao invés de buscar aprimorá-lo, os movimentos atuavam para enfraquecê-lo, e a nova regulamentação deveria ser, antes de tudo, “o início do fim”. Essa aparente contradição emerge da tensão existente entre a perspectiva abolicionista da causa animal, que norteia a atuação pelo fim das carroças, e as iniciativas chamadas de bem-estaristas. De maneira geral, são essas duas as vertentes que balizam a atuação dos movimentos em defesa dos animais (cf. Sordi, 2011; Perrota, 2015). A primeira vertente, abolicionista, defende o fim de toda atividade humana com

animais, incluindo o consumo de qualquer alimento ou produto de origem animal (veganismo), a utilização de animais em práticas científicas, esportivas ou ligadas ao entretenimento, a participação de animais em atividades agrárias ou em funções ligadas à segurança pública e, muitas vezes, até mesmo a existência de animais de estimação. Como destaca Sordi (2011), o abolicionismo se difere fortemente do “protecionismo bem-estarista”, para o qual, como define Perrota, “é aceitável utilizar animais desde que não sofram desnecessariamente” (Perrota, 2015, p. 58).

A perspectiva bem-estarista visa coibir abusos e práticas cruéis com animais e é responsável por inúmeras reivindicações que ampliam os direitos dos não humanos em diferentes instâncias: nos laboratórios, nos lares, na agropecuária. Um militante bem-estarista poderia defender, por exemplo, o consumo de ovos de galinhas criadas soltas, enquanto um ativista abolicionista condenaria invariavelmente o consumo de ovos em qualquer situação. Defensores da perspectiva abolicionista, de modo cada vez mais frequente, têm apresentado uma oposição radical a qualquer proposição bem-estarista, vista como estratégia e retórica do sistema de subordinação dos animais para manter sua utilização instrumental (Felipe, 2022). Assim, se do ponto de vista do bem-estar animal o Programa Carroceiros tinha resultados valiosos, contribuindo com a saúde e com os cuidados aos cavalos, do ponto de vista abolicionista ele se mostrava limitado, sendo lido como incentivo à tração animal (Oliveira, 2019).

O ordenamento jurídico brasileiro, como no restante do mundo, é norteado pela vertente bem-estarista da proteção animal. A Constituição Federal de 1988 veda, explicitamente, “as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade”, mas não proíbe, como se sabe, a sua utilização em experimentos científicos ou para a produção de alimentos. Da mesma forma, se podemos dizer que cresce a preocupação social com atos de abuso e de maus tratos aos animais – crimes tipificados no Código Penal —, parece também verdade que o abolicionismo se encontra restrito a pequenos círculos militantes. Assim, não surpreende que os ativistas do MMDA tenham encontrado ampla resistência social e política quando apresentaram a primeira proposta de proibição de carroças em Belo Horizonte, ainda em 2002. A análise desse processo, no entanto, mostra que durante quase 20 anos esse e outros movimentos lançaram mão de inúmeras estratégias para apelar às sensibilidades bem-estaristas sem abrir mão de suas pretensões de “libertação”. Ao associar carroças invariavelmente a situações de maus-tratos, os ativistas abolicionistas ganharam adesão de pessoas que prezam pelo bem-estar dos cavalos sem, necessariamente, endossar a ideia de que qualquer relação estabelecida entre humanos e não humanos esteja baseada na exploração. Ao final de 2020, os ativistas conseguiram apoio parlamentar suficiente para garantir a aprovação de uma lei prevendo, em dez anos, o fim do uso de tração animal em Belo Horizonte.

O discurso público dos ativistas contra as carroças tem se baseado na ampla divulgação de situações que podem ser lidas como maus tratos: cavalos magros, animais subindo morros com carroças cheias, cenas de quedas de animais ou outros acidentes e uso de chicotes. Na mídia e nas redes digitais, os grupos que atuam em defesa dos animais repercutem todas as situações de resgate ou de denúncia de maus tratos que recebem, sem que fique claro se esses casos se aproximam do universo total das relações estabelecidas entre os carroceiros e os seus animais ou se são exceções. Além disso, muitas vezes as situações são divulgadas sem contexto – os carroceiros argumentam que vários dos animais que aparecem nas imagens e vídeos nem mesmo trabalham de carroça. Afinal, como vimos, Belo Horizonte e cidades no entorno são atravessadas por culturas equestres populares (Adelman, 2022), que vão muito além do trabalho de carroça, e a criação de cavalos de sela não se dá apenas dentro dos haras. No entanto, para que a perspectiva de que os cavalos têm de ser libertados ganhasse adesão, foi preciso associar constantemente o seu sofrimento à figura do carroceiro, reeditando os estereótipos que vigoravam no início do século XX. Além da divulgação desses episódios e imagens – não raro em tom sensacionalista –, os ativistas argumentam que o trabalho de carroça deve ser lido como uma forma de escravização dos animais e, por isso, inerentemente cruel e imoral. Consequentemente, colocam os carroceiros na posição de exploradores. Nesse cenário, a complexidade que envolve as relações entre carroceiros e seus animais, como vemos no arranjo chácara-bacia da Vilarinho, sai totalmente de cena, e o trabalho conjunto passa a ser lido exclusivamente sob a ótica da exploração.

Oliveira demonstra que “empurrar os carroceiros para uma representação bárbara” (Oliveira, 2017, p. 25) faz parte da estratégia dos grupos de proteção animal para conseguir adesão social às suas reivindicações pelo fim da tração animal. Os ativistas da causa animal lançam mão de situações de abuso e abandono ocorridas em qualquer tempo ou lugar para embasar assertivas generalistas que buscam transmitir a ideia de que deixar um cavalo sob os cuidados de um carroceiro significa, invariavelmente, submetê-lo a um trabalho exaustivo, deixando-o malnutrido e sem cuidados veterinários, refém de constantes e dolorosas chicotadas. Embora os carroceiros muitas vezes critiquem a forma como outros carroceiros tratam da criação, eles discordam veementemente da visão que iguala o trabalho de carroça a maus tratos. Defendem que as situações de maus tratos devem ser fiscalizadas e que aqueles que não cuidam bem dos seus animais devem ser responsabilizados. Afirmam que os chamados maus tratos não devem ser vistos como a regra na relação estabelecida entre os carroceiros e seus cavalos, mas como exceção. Enfatizam, inclusive, que alimentar bem os cavalos, conduzi-los sem agressões e manter uma boa relação com eles – como vimos na primeira seção – são práticas imprescindíveis para a própria manutenção da parceria. Mobilizam, para isso, conhecimentos aprendidos com as gerações anteriores, com colegas em atividade, ou, como vimos, nos encontros e consultas

veterinárias.

Ainda assim, o manejo, no jargão veterinário, dos cavalos pelos carroceiros é frequentemente tido como inadequado pelos ativistas. Alguns carroceiros por vezes reaproveitam tábuas de madeira para a construção de cocheiras e móveis descartados para os cochos; utilizam pneus para a fabricação de ferraduras; aproveitam certos alimentos que seriam descartados dos sacolões, como cenouras, para complementar a dieta dos animais. Seus cuidados com os cavalos contrastam com as cocheiras de alvenaria e cochos sofisticados dos haras, com as rações *premium* que podem ser compradas pelos criadores de cavalos de raça, que, se bons reprodutores, podem ter o sêmen vendido por centenas de milhares de reais. Essas diferenças alimentam um cenário de distinção social (Bourdieu, 2007) que coloca o cavalo de carroça como um animal invariavelmente explorado. “Não queira comparar um cavalo de carroceiro com um cavalo de hipismo”, afirmou um vereador da Câmara Municipal de Belo Horizonte em uma das reuniões que discutia o projeto de proibição.

Se a motivação principal dos abolicionistas é, em tese, libertar cavalos de qualquer relação instrumental com os humanos, parece certo que veem algumas dessas relações como piores que outras. Em alguma medida, o discurso de defesa dos cavalos acaba sendo um chamado para que eles sejam defendidos dos carroceiros, que são novamente associados à miséria, à falta de instrução e à brutalidade. Ao longo dos últimos anos, o que se vê é um esforço para dar atenção à pauta abolicionista por meio de uma associação entre trabalho de carroça e maus tratos, reproduzindo, ao mesmo tempo, uma imagem dos carroceiros como sendo brutos e cruéis. O efeito desse discurso é sentido diariamente pelos carroceiros, como me relataram em campo ou expuseram nas audiências públicas que participaram: nos últimos anos, eles têm sido frequentemente hostilizados ao circular em suas carroças, a despeito de seus animais estarem fortes e saudáveis.

O que os discursos parecem sugerir é que os carroceiros seriam, antes de tudo, incivilizados, e por isso o chamado ao progresso é constantemente mobilizado pelos ativistas. Oliveira (2017) destacou com precisão parte do preâmbulo do Decreto nº 16.431/2016 (Belo Horizonte, 2016a), que instituiu a Política de Proteção e Defesa dos Animais do Município de Belo Horizonte. A norma dispõe que um dos fins da política seria “contribuir para a *evolução sociocultural* da população de acordo com valores fundamentais éticos e socioambientais, imperativos do Estado pós-moderno” (Oliveira, 2017, p. 144). Em 2022, o Movimento Mineiro de Defesa dos Animais e a organização BH sem Tração Animal publicaram um documento em que essa visão também se faz explícita:

Belo Horizonte é uma das mais modernas capitais brasileiras! Entretanto, na contramão do progresso e da evolução, lamentavelmente ainda vivencia situações constantes de cavalos expostos a riscos e maus-tratos – o que de uma forma ou de outra, prejudica

também a população humana e o meio ambiente (Movimento Mineiro de Defesa dos Animais, 2022, p. 1).

O documento foi publicado em um contexto de pressão pela antecipação do prazo de proibição de carroças em Belo Horizonte. Em uma audiência pública sobre o tema, realizada no ano de 2017 na Câmara Municipal de Belo Horizonte, uma advogada e pesquisadora dos direitos dos animais disse que “o uso de carroças é uma prática retrógrada que não se adéqua à realidade do século XXI, cujos valores e leis da grande metrópole já são outros” (Belo Horizonte, 2017, p. 10). Reivindicar, novamente, uma cidade moderna, portanto sem “cascos no asfalto” (Barreto, 2022), permite atualizar o cerco à aliança humano-animal que caracteriza o trabalho de carroça. Nesse cenário, a proteção animal parece ser, antes de tudo, moderna (Goldman, 2019), e por isso não surpreende que se apoie com frequência nos mesmos preceitos racistas e elitistas acionados no início do século passado.

“*Nós estamos no século XXI*”, afirma uma vereadora, poucos meses depois, também na Câmara Municipal, em uma fala favorável à redução do prazo previsto para a proibição das carroças na cidade¹. Na ocasião, outra parlamentar confrontou a posição dos representantes da causa animal, chamando atenção para o elitismo de uma proposta que impedia carroceiros de trabalharem com seus cavalos, enquanto clubes de hipismo e a polícia militar poderiam manter suas atividades de “exploração”. A resposta foi veemente:

Nossa política não é elitista. Ela não é elitista. Sabe por quê? Porque nós sabemos que nós vivemos numa cidade que ela está cada vez mais modernizada. Você fala de modernidade, você fala de mobilidade urbana, a mobilidade urbana; quando você fala disso, a gente fala de metrô, a gente fala de ônibus, a gente não fala de carroça. [...] Então nós estamos discutindo aqui é a modernidade das cidades. É o desenvolvimento. [...] Lugar de animal, de cavalo é no pasto. Não é nas cidades, onde você tem 90% de asfalto. O progresso, ele é acesso pra todo mundo. Ele não é acesso só pra você. Essa prática de carroça ela já tá ultrapassada nas cidades. Por isso que a gente luta por isso. Pela modernidade e pela oportunidade (Reunião [...], 2023).

A fala da vereadora – que, sabidamente, pratica hipismo e portanto não representa o movimento abolicionista – deixa claras as tensões entre o “pasto” e o “asfalto” que a presença de animais na cidade sempre mobilizou. De um lado, o progresso, a cidade moderna, seus veículos velozes, rios tamponados e enchentes. As carroças, ultrapassadas, não cabem (como nunca couberam, ela diz posteriormente) ali, tampouco as formas de vida que desafiam a promessa – sempre porvir – de modernidade.

¹ A fala foi feita em reunião conjunta de comissões, realizada no dia 8 de maio de 2023. O vídeo pode ser acessado em Reunião [...] (2023). A fala da vereadora se inicia aos 25min 35s.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No final do século XIX, como mostra Nicolau Sevcenko (1995), a inserção do país na divisão internacional do trabalho acarretava transformações do espaço público, do modo de vida e da mentalidade das elites urbanas. Essas transformações, argumenta o historiador, tinham como base a “condenação dos hábitos e costumes ligados pela memória à sociedade tradicional”, a “negação de todo e qualquer elemento da cultura popular que pudesse macular a imagem civilizada da sociedade dominante” e uma “política rigorosa de expulsão dos grupos populares da área central da cidade” (Sevcenko, 1995, p. 30). Procurei mostrar como princípios semelhantes têm sido acionados na atualidade para argumentar pelo fim da circulação de carroças, animais de tração e carroceiros em centros urbanos como Belo Horizonte.

O trabalho etnográfico junto dos carroceiros da Vilarinho tem mostrado que a permanência desses veículos e do encontro humano-animal responsável por sua condução nos centros urbanos está ligada ao desejo de se constituir uma vida partilhada com os animais de criação, um modo de vida próprio, portanto, que tem como base o mexer com carroça. Os carroceiros, como Oliveira (2017) e Lopes (2013) já mostraram, estão inseridos em uma rede biocultural complexa, constituída por vínculos que se criam e se reforçam por meio de suas relações com os cavalos. O olhar sobre a bacia de detenção onde pastam os cavalos dos carroceiros de Venda Nova e sobre a biodiversidade que compõe o terreno e a chácara adjacente a ele desafia a visão de que as carroças seriam “o resquício de um passado” ou uma prática rudimentar que clama a substituição por tecnologias mais modernas. A vida na bacia integra a própria tecnologia de contenção de desastres ambientais. O encontro entre cavalos e carroceiros compõe, assim, um modo de vida ativo e atual, uma forma de construir relações que atravessa os institutos “modernos”, mas não se limita ou se subordina a eles.

Como vimos, a narrativa de que o trabalho nas carroças está inevitavelmente associado a maus-tratos é fortemente contestada pelos carroceiros e por toda uma rede de pesquisadores, veterinários e agentes públicos que, por anos, se envolveu no Projeto Carroceiros. Nos eventos institucionais em que estiveram presentes, “os carroceiros insistiam que sabem que os animais são seres inteligentes e sensíveis” e afirmavam que o trabalho animal não é cruel, devendo “ser fiscalizado e ter condições melhoradas por meio de políticas públicas que atendam carroceiros e cavalos” (Oliveira, 2021, p. 23). Ao contrário de insensíveis à dor animal, os carroceiros, em seus próprios termos, colocam-se como defensores dos cavalos – a quem conhecem intimamente e com os quais constroem uma vida rica de práticas, saberes e sentido. Em 1940, o então prefeito Juscelino Kubitschek já observava a disposição dos animais para o trabalho “sem que ninguém precisasse tangê-los”. Hoje, carroceiros e cavalos continuam compartilhando trabalho e afeto,

ocupando, nas horas de descanso, zonas urbanas de ressurgência onde o asfalto não pôde, e nem pode, chegar. Essa abertura, no entanto, parece novamente ir de encontro a um projeto de “modernidade-colonialidade-urbanidade” (Almada; Souza, 2023) que, desde o século XIX, busca expulsar certos animais – e os vínculos estabelecidos com eles – das cidades brasileiras.

REFERÊNCIAS

1. ADELMAN, Miriam. Destinos imbricados: expressões de uma cultura equestre popular. **Fotocronografias**, Porto Alegre, v. 8, n. 20, p. 78-99, 2022. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/fotocronografias/article/view/133469/88898>. Acesso em: 31 jan. 2025.
2. ALMADA, Emmanuel Duarte; SOUZA, Mariana. Roça Grande: a cidade habitada por muitos mundos. In: ALMADA, Emmanuel Duarte (org.). **Roça Grande: diversidade biocultural das cidades**. Porto Alegre: SBEE, 2023. p. 16-30.
3. APROBATO FILHO, Nelson. **O couro e o aço**: sob a mira do moderno – a “aventura” dos animais pelos “jardins” da Paulicéia final do século XIX/início do XX. 2006. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
4. ARGENT, Gala; VAUGHT, Jeannette (ed.). **The Relational Horse**: How Frameworks of Communication, Care, Politics and Power Reveal and Conceal Equine Selves. Leiden: Brill, 2022.
5. AZEVEDO, Elciene. A metrópole às avessas: cocheiros e carroceiros no processo de invenção da ‘raça paulista’. In: AZEVEDO, Elciene; CANO, Jefferson; CUNHA, Maria Clementina Pereira; CHALHOUB, Sidney. **Trabalhadores na cidade**: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX. Campinas: Unicamp, 2009.
6. BARRETO, Eric Silveira Batista. **Cascos no asfalto**: etnografia das interações urbanas entre cavalos, humanos e outros bichos. 2022. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2022. Disponível em: <http://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/8464>. Acesso em: 31 jan. 2025.
7. BELO HORIZONTE (Município). Decreto nº 10.293, de 12 de julho de 2000. Disciplina a utilização de veículo de tração animal em vias e logradouros públicos do município de Belo Horizonte. **Diário Oficial do Município**, Belo Horizonte, 12 jul. 2000. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/decreto/2000/1030/10293/decreto-n-10293-2000-disciplina-a-utilizacao-de-veiculo-de-tracao-animal-em-vias-e-logradouros-publicos-do-municipio-de-belo-horizonte>. Acesso em: 31 jan. 2025.
8. BELO HORIZONTE (Município). Decreto nº 16.431, de 22 de setembro de 2016. Institui a Política de Proteção e Defesa dos Animais do Município de Belo Horizonte. **Diário Oficial do Município**, Belo Horizonte, n. 5137, 23 set. 2016a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/b/belo-horizonte/decreto/2016/1644/16431/decreto->

- n-16431-2016-institui-a-politica-de-protecao-e-defesa-dos-animais-do-municipio-de-belo-horizonte. Acesso em: 31 jan. 2025.
9. BELO HORIZONTE (Município). **Plano municipal de saneamento – 2016 a 2019**. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal, 2016b.
 10. BELO HORIZONTE (Município). Ata da 25ª Reunião Ordinária da 1ª Sessão Legislativa da 18ª Legislatura da Câmara Municipal de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Câmara Municipal de Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <https://www.cmbh.mg.gov.br/atividade-legislativa/pesquisar-reunioes/2c907f765b0dd03d015b16a9859109fd>. Acesso em: 31 jan. 2025.
 11. BELO HORIZONTE (Município). Coordenadoria de atendimento regional Venda Nova. **Portal da Prefeitura de Belo Horizonte**, Belo Horizonte, [12 jan. 2018]. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/venda-nova>. Acesso em: 31 jan. 2025.
 12. BOURDIEU, Pierre. **A distinção: crítica social do julgamento**. São Paulo: Edusp, 2007.
 13. BIRKE, Lynda; THOMPSON, Kirrilly. **(Un)stable relations: Horses, humans and social agency**. Nova York: Routledge, 2018. 166 p.
 14. BRANDT, Keri. A language of their own: An interactionist approach to human-horse communication. **Society & Animals**, Leiden, v. 12, n. 4, p. 299-316, 2004.
 15. CHALHOUB, Sidney. **Trabalho, lar e botequim**. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. São Paulo: Brasiliense, 1986.
 16. CRUZ, Heloísa. Os trabalhadores em serviço: dominação e resistência. 1984. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1984.
 17. DESPRET, Vinciane. **Que diriam os animais?** São Paulo: Ubu Editora, 2021. 320 p.
 18. FELIPE, Sônia. Abolicionistas, bem-estaristas, socorristas. **Olhar Animal**, Santos, 14 jul. 2014. Disponível em: <https://olharanimal.org/abolicionistas-bem-estaristas-socorristas/>. Acesso em: 31 jan. 2025.
 19. FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica**. 5. ed. São Paulo: Globo, 2006.
 20. FROEHLICH, Graciela. As regulações jurídicas de bem-estar animal: senciência, produtividade e os direitos dos animais. **Vivência: Revista de Antropologia**, Natal, v. 1, n. 49, p. 34-47. 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/vivencia/article/view/12795>. Acesso em: 31 jan. 2025.
 21. FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Programa Gestão Pública e Cidadania. **FVG**, São Paulo, [9 jun. 2020]. Disponível em: <https://eaesp.fgv.br/centros/centro-estudos-administracao-publica-e-governo/projetos/programa-gestao-publica-e-cidadania>. 2000. Acesso em: 31 jan. 2025.
 22. GOLDMAN, Márcio. Dez gritos sobre a campanha contra as religiões de matriz africana. **Caderno de Leituras**, Belo Horizonte, n. 93, p. 1-4, 2019. Disponível em: <https://chaodafeira.com/catalogo/caderno93/>. Acesso em: 31 jan. 2025.

23. GOMES, Alessandro. Os carroceiros de Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder. **Mundo do Trabalho**, Florianópolis, v. 12, p. 1-18, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/1984-9222.2020.e67150>. Acesso em: 31 jan. 2025.
24. GOULART, José Alípio. **Tropas e tropeiros na formação do Brasil**. Volume 4. Rio de Janeiro: Conquista, 1961.
25. HARAWAY, Donna. **O manifesto das espécies companheiras** – cachorros, pessoas e alteridade significativa. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2021.
26. IRVINE, Robin. Thinking with horses: troubles with subjects, objects, and diverse entities in Eastern Mongolia. **Humanimalia**, Utrecht, v. 6, n. 1, p. 62-94, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.52537/humanimalia.9928>. Acesso em: 31 jan. 2025.
27. KIRKSEY, Eben; SCHUETZE, Craig; HELMREICH, Stefan. Introduction. In: KIRKSEY, Eben (ed.). **The multispecies salon**. Durham: Duke University Press, 2014. p. 1-25.
28. KUBITSCHKE, Juscelino. **Meu caminho para Brasília: a escalada política**. Volume 2. Brasília, DF: Edições Senado Federal, 2020.
29. LIMA, Daniel. **Cada doma é um livro: a relação entre humanos e cavalos no pampa sul-rio-grandense**. 2015. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufpel.edu.br/handle/ri/2827>. Acesso em: 31 jan. 2025.
30. LOPES, Nian. **Homemcavalo: uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte**. 2013. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2013. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1843/BUOS-9BNG4M>. Acesso em: 31 jan. 2025.
31. MOURA, Ana Maria. **Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos**. São Paulo: Editora Hucitec, 1988. 108 p.
32. MOVIMENTO MINEIRO DE DEFESA DOS ANIMAIS. BH sem Tração Animal. **Guia SOS Cavalos BH**. Guia prático para socorrer cavalos em situação de risco. Belo Horizonte: MMDA: BH sem Tração Animal, 2022. Disponível em: <https://guiasoscavalos.wixsite.com/download>. Acesso em: 31 jan. 2025.
33. OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista/O ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.
34. OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de. **Carroça livre: uma etnografia com os carroceiros e cavalos da Vila São Tomás e adjacências**. 2017. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1843/BUBD-AVRGMT>. Acesso em: 31 jan. 2025.
35. OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de; ALMADA, Emmanuel Duarte. Dos sentidos da carroça: cavalos urbanos em disputa por carroceiros e por empreendedores da libertação animal. In: REUNIÃO DE ANTROPOLOGIA DA CIÊNCIA E DA TECNOLOGIA, 7., 2019, Florianópolis. **Anais [...]**. Campinas: Unicamp, 2019. Disponível em: <https://ocs>.

- ige.unicamp.br/ojs/react/article/view/2858. Acesso em: 31 jan. 2025.
36. OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de. Cultura com data para acabar? Trabalho humano-equino e as vertigens que assolaram carroceiros, veterinários e ativistas da libertação animal numa controvérsia no início do século XXI. **Revista Uruguaya de Antropología y Etnografía**, Montevideo, v. 6, n. 2, p. 13-28, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.29112/ruae.v6i2.991>. Acesso em: 31 jan. 2025.
 37. PEREIRA, Kívia Mirrana. Cocheiros e carroceiros na cidade de Manaus (1900-1920). **Mutações**, Manaus, v. 6, n. 11, p. 19-28, 2015. Disponível em: <https://www.periodicos.ufam.edu.br/index.php/relem/article/view/996>. Acesso em: 31 jan. 2025.
 38. PEREIRA, Kívia Mirrana. Associativismo e greves: carroceiros e cocheiros em Manaus (1884-1925). **Revista Piauiense da História Social e do Trabalho**, Parnaíba, v. 4, n. 7, p. 45-57, 2018. Disponível em: <https://zenodo.org/records/2542235>. Acesso em: 31 jan. 2025.
 39. REUNIÃO Conjunta. [S. l.: s. n.], 2023. 1 vídeo (50 min). Publicado pelo canal Câmara Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=if6jnxCHh9E>. Acesso em: 30 jan. 2025.
 40. PERROTA, Ana Paula. **Humanidade estendida: a construção dos animais como sujeitos de direitos**. 2015. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.
 41. SANTOS, Carlos José. **Nem tudo era italiano: São Paulo e pobreza, 1890-1915**. São Paulo: Annablume: Fapesp, 2003.
 42. SCHWARZ, Roberto. Nacional por subtração. In: SCHWARZ, Roberto. **Que horas são?** São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p. 29-48.
 43. SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Brasiliense, 1995.
 44. SILVA, Paulo; BRITO, Mozar; PEREIRA, Maria; AMÂNCIO, Robson. Políticas e práticas de gestão ambiental: uma análise da gestão dos resíduos da construção civil na cidade de Belo Horizonte (MG). **Cadernos EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, p. 1-25, 2006.
 45. SOLIDARIEDADE a galope. **UFMG Diversa**, Belo Horizonte, ano 1, n. 1, 2002.
 46. SORDI, Caetano. O animal como próximo: por uma antropologia dos movimentos de defesa dos direitos animais. **Cadernos IHU ideias**, v. 9, n. 147, p. 3-28, 2011.
 47. SOUZA, Marcos Ferreira de; COELHO, Marcia Mara Lara Pinto; MOURA, Priscilla Macedo; BAPTISTA, Márcio Benedito; MENEZES, Marcos Veloso de. Custos de manutenção de bacias de detenção para controle de cheias na cidade de Belo Horizonte-MG. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE RECURSOS HÍDRICOS, 10., 2013, Bento Gonçalves. **Anais [...]**. Porto Alegre: Associação Brasileira de Recursos Hídricos, 2013. Disponível em: <https://anais.abrhidro.org.br/job.php?Job=1338>. Acesso em: 31 jan. 2025.

48. 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, 1988.
49. TSING, Anna. Margens indomáveis: cogumelos como espécies companheiras. **Ilha**: Revista de Antropologia, Santa Catarina, v. 17, n. 1, p. 177-201, 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/2175-8034.2015v17n1p177>. Acesso em: 31 jan. 2025.
50. TSING, Ana. **Viver nas ruínas**: paisagens multiespécies no Antropoceno. Brasília, DF: IEB Mil Folhas, 2019.
51. UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. Escola de Veterinária. **Projeto Carroceiros** – Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros de Belo Horizonte. Belo Horizonte: UFMG, [12 abr. 2023]. Disponível em: <https://vet.ufmg.br/projeto/carroceiros/>. Acesso em: 31 jan. 2025.
52. VAN DOOREN, Thom; KIRKSEY, Eben; MÜNSTER, Ursula. Estudos multiespécies: cultivando artes de atenção. **ClimaCom**, Campinas, v. 3, n. 7, p. 39-66, 2016. Disponível em: <https://climacom.mudancasclimaticas.net.br/estudos-multiespecies-cultivando-artes-de-atencao/>. Acesso em: 31 jan. 2025.
53. VIEIRA, David Durval Jesus. Cidade dos bichos: animais e modernização em Belém (1897-1911). In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 17., 2013, Natal. **Anais [...]**. Marília: Associação Nacional de História, 2013. Disponível em: <https://www.snh2013.anpuh.org/site/anaiscomplementares>. Acesso em: 31 jan. 2025.
54. VILELA, Diego Breno Leal. **Transformações das sensibilidades na relação humanos-animais**: proteção animal, mediação e institucionalização na cidade do Recife-PE. 2019. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/48559>. Acesso em: 31 jan. 2025.
55. WIPPER, Audrey. The partnership: The horse-rider relationship in eventing. **Symbolic Interaction**, Hoboken, v. 23, n. 1, p. 47-70, 2000.

Marina Abreu Torres

Doutora em Antropologia pela Universidade Federal de Minas Gerais. ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9555-6575>. E-mail: marabreut@gmail.com