UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA
NIAN PISSOLATI LOPES

HOMEMCAVALO:
uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte

Belo Horizonte
2013

Nian Pissolati Lopes

HOMEMCAVALO:
uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal de Minas Gerais, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Antropologia Social.
Orientador: Leonardo Hipólito Genaro Fígoli

Belo Horizonte
2013

306 Lopes, Nian Pissolati
L864hr Homemcavalo [manuscrito] : uma etnografia dos carroceiros de
2013 Belo Horizonte / Nian Pissolati Lopes. -2013.
259 f.: il.
Orientador : Leonardo Hipólito Genaro Fígoli.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Antropologia - Teses. 2.Trabalhadores dos transportes – Belo Horizonte (MG) - Teses. 3. Humanidade – Teses. I. Fígoli, Leonardo Hipólito Genaro II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

PPGAN - UFMG
Universidade Federal de Minas Gerais
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-graduação em Antropologia

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ANTROPOLOGIA DE NIAN PISSOLATI LOPES (Nº DE MATRÍCULA: 2011652868)

Aos 14 (quatorze) dias do mês de agosto de 2013 (dois mil e treze), reuniu-se no Auditório Prof. Bicalho sala F-1003 - 1º andar do prédio da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais a Comissão Examinadora, para julgar, em exame final, a Dissertação intitulada: ***"HOMEMCAVALO: uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte"***, requisito final para a obtenção do Grau de Mestre em Antropologia, Área de Concentração: Antropologia Social - Linha de Pesquisa: Antropologia das Sociedades Complexas. A Comissão Examinadora foi composta pelos professors doutores: **Leonardo Hipólito Genaro Fígoli – Orientador (PPGAN-FAFICH/UFMG); Ana Lúcia Modesto – (PPGAN-FAFICH/UFMG); e Ana Beatriz Vianna Mendes – (FAFICH/UFMG).** Abrindo a sessão, o Presidente da Comissão, Prof. Dr. Leonardo Hipólito Genaro Fígoli, após dar a conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra ao mestrando Nian Pissolati Lopes, para apresentação de sua Dissertação. Seguiu-se a argüição pelos examinadores, com a respectiva defesa do candidato. Logo após a argüição dos examinadores, a Comissão se reuniu, sem a presença do mestrando e do público, para julgamento e expedição do resultado final. Concluída a reunião, os membros da Comissão Examinadora aprovaram a Dissertação por unanimidade e o resultado foi comunicado publicamente ao candidato pelo Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar, o Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ATA, que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora. Belo Horizonte, 14 de agosto de 2013.

Prof. Dr. Leonardo Hipólito Genaro Fígoli
(orientador)

Profa. Dra. Ana Lúcia Modesto

ANA BEATRIZ VIANNA MXMS
Profa. Dra. Ana Beatriz Vianna Mendes

Observação: Este documento não terá validade sem a assinatura e carimbo do Coordenador

Prof. Dr. Ruben Caixeta de Queiroz
Coordenador
Programa de Pós-graduação em
Antropologia - FAFICH/UFMG

Prof. Dr. Ruben Caixeta de Queiroz
Coordenador
Programa de Pós-graduação em
Antropologia - FAFICH/UFMG

À Elisa, verdadeiro encontro.

Agradecimentos

Gostaria de agradecer, antes de tudo, aos carroceiros com quem convivi, e em especial Olavo, Seu Luiz, Paulo, Seu Arnaud, Tarnaldo, Pelé, Daniel, Bebê, Noel, André, Valdir, Grande, Pezão, Leitão, Johninho e Zé Pretinho, pela maneira como me receberam e principalmente por me ensinarem que a diferença move o mundo. Ao Élcio, pela amizade e por toda as ajudas que me ofereceu no São Geraldo, desde 2010.

Agradeço ao professor Leonardo Fígoli pela orientação, apoio e por ter me mostrado, ainda em 2010, o quanto antropologia e arte estão próximas.

Agradeço a Carol, Fernanda, Luiz, Rodrigo, José, Nayara e Patrick, amigos e colegas de curso, pela amizade, orientação e apoio. Essa dissertação certamente não seria a mesma sem esses encontros.

Agradeço também aos professores do PPGAN pela oportunidade de estudar por dois anos esta que é uma disciplina infinita. À Aninha, pelas ajudas preciosas.

Às professoras Maria Estela Stella Pereira e Maristela Palhares, pela oportunidade de conhecer o Programa Carroceiros e poder ver de perto a força de duas mulheres que sustentam um trabalho tão importante. Às professoras Regina Helena Alves, Beatriz Mendes, Ana Lúcia Modesto, Andrea Zhouri, por se disponibilizarem em diferentes momentos a ler e discutir este trabalho em etapas iniciais. Ao Marcelo, professor, amigo e família, pelo apoio em vários momentos não só da dissertação, mas da vida.

Agradeço a minha mãe, meu pai e meu irmão, base que torna tudo possível.

Às minhas avós Neide e Aparecida, aos meus avôs Hélio e Faria, por razões inumeráveis. Ao Zezé, Alice, Ian, Davi, Jan, Flávia e à minha família, pelo amor e apoio incondicionais.

Finalmente à Elisa, por nossa vida.

você
com que falo
e não falo

centauro

homemcavalo

você
não existe

preciso criá-lo

[Paulo Leminski]

SUMÁRIO

Introdução 12

Cap.1 – Dia-a-dia (ou "ciência *no* concreto") 37
1.1 – Espécies e categorias de animais 41
1.2 – Locais de criação 45
1.3 – Humanidade e animalidade: educações e rotinas 50
1.3.1 - Amansamento e selvageria 50
1.3.2 - Infância e tradição 58
1.3.3 - Trato 64

Cap.2 – Entre ser humano e ser animal 71
2.1 – Notas sobre a constituição do ser animal 77
2.1.1 - Corpo 77
2.1.2 - Personalidade e espírito 88
2.2 – Notas para uma interpretação estrutural sobre a nomeação animal 97
2.2.1 - Apontamentos para uma comparação com a teoria antropológica ... 117

Cap.3 – Sobre imagens 123
3.1 – Séries Fotográficas 123
3.2 – Sobre imagens 137
3.3 – Breve história da construção da identidade humana na fotografia 140
3.4 – Imagem e não-identidade 144
3.5 – Fragmentos de uma festa 147
3.6 – *Afectos*, *devir-animal*, *síntese disjuntiva*, *potência centauro* 160

Cap.4 – O mundo é circular 168
4.1 – Sobre o espaço e sobre o tempo 168
4.1.1 - Experiência de cidade 168
4.1.2 - O ciclo do capim 170
4.1.3 - As rotas 173
4.1.4 - O ciclo dos carregamentos 180
4.2 – Sobre outras socialidades 187
4.3 - Horizontalidade, inter-atividade e duração da relação 206

Conclusão 212

Referências Bibliográficas 223

Mapas 230

Figuras 237

Anexos 247

LISTA DE MAPAS

Mapa 1(a)– Planta Geral da Cidade de Minas (1895) 230
Mapa 1(b) – Planta Geral da Capital de Bello Horizonte (1928-9) 231
Mapa 2 – Regional Leste de BH e delimitação dos bairros do extremo leste 232
Mapa 3 – Estimativa de deslocamento máximo do carroceiro em serviço 233
Mapa 4 – Localização das URPVs em Belo Horizonte 234
Mapa 5 – Áreas com incidência de capim e áreas de habitação 235
Mapa 6 (a) – Rotas principais de deslocamento 236
Mapa 6 (b) – Rotas principais de deslocamento aplicadas à curva de nível 236

LISTA DE FIGURAS

Fig.1 - Vista da Pça. da Estação Ferroviária em Belo Horizonte (1898) 237
Fig.2 - Calçamento da R. Curitiba (1930-1) 237
Fig.3 - Obras de saneamento na capital (1926-30) 237
Fig.4 - Fachada de estabelecimento comercial (s/d) 237
Fig.5 - Campanha promovida por ONG em proteção ao Animais 238
Fig.6 - Campanha “Cavalo de Lata” 238
Fig.7 - Comissão Especial Recebe sugestões de ativistas na Câmara Municipal 239
Fig.8 - Fim das carroças com cavalos em BH - Rede Bichos 239
Fig.9 - Na contramão da tecnologia 240
Fig.10 - Campanha Cavalo de Lata 240
Fig.11 - Campanha do Governo do Estado de Minas Gerais 241
Fig.12 - Petição Pública 241
Fig.13 - Principais peças e equipamentos do arreio nomeados pelos carroceiros ... 242
Fig.14 - Exemplo de "apresentação documental da vida animal 243
Fig.15 - Corpo-morto / corpo-marcado 243
Fig.16 - Gráfico da nomeação carroceira em relação ao referente natural 112
Fig.17 - Coleta de capim 244
Fig.18 - Cartões dos carroceiros 245
Fig.19 - Carroças adornadas e personalizadas 245
Fig. 20 - Exemplo de medidas adotadas pela prefeitura em Belo Horizonte no ano de 2012 246

RESUMO

Este trabalho tem o objetivo de descrever e discutir os modos de vida dos carroceiros que atuam e em sua maioria moram no extremo leste de Belo Horizonte. A análise toma como base três eixos relacionais intrínsecos à vida carroceira – interação homem-animal; relação espaço-temporal com a cidade; relação com outros agentes sociais. O trabalho se insere ainda no campo da antropologia da imagem uma vez que utiliza o dispositivo fotográfico como ferramenta metodológica de interação e instrumento analítico e etnográfico.

Palavras-chave: carroceiros; humanidade; animalidade; fotografia.

ABSTRACT

This work aims to describe and discuss the way of life of the horse carters who work and mostly live on the Far East region of Belo Horizonte. The analysis is based on three relational axis intrinsic to carter's life – human-animal interaction; spatiotemporal relation with the city; relationship with others social agents. The work also takes part in the field of anthropology of the image, since it uses the photographic device as a methodological tool for interaction and also as a ethnographic and analytical instrument.

Key-words: horses carters; humanity; animality; photography.

INTRODUÇÃO

O som e o cheiro

Belo Horizonte, 2012. O som da engrenagem em movimento não é maquínico, nem eletrônico. Não é estridente, tampouco ensurdecedor. É cadenciado, seu volume é restrito e insignificante. É um canto metálico, cinza, de correntes e parafusos em movimento. Ele vem dos corpos do homem, do animal e da carroça no asfalto da cidade.

Acompanhando a Andradas, avenida que margeia o rio Arrudas, desde o cruzamento com a avenida do Contorno, na altura dos bairros Santa Efigênia e Santa Tereza, até os arredores do fim da cidade, em direção leste, existe uma via marginal. Atrás dela, fazendo o mesmo desenho, segue a linha férrea. A origem de todos os contornos é o Arrudas, que neste trecho ainda não foi ocultado sob o asfalto, de modo que sua encosta, formada por uma vegetação de árvores e mato por sobre um muro de arrimo, cria a imagem de um rio urbanizado.

O trânsito automotivo que corre a avenida e as vias que a cortam é intenso. Mas, seguindo a marginal, após o cruzamento com a avenida Silviano Brandão, a paisagem aos poucos vai mudando. Um muro antigo guarda o campo do Social Olímpico Ferroviário, time formado em 1928 pelos funcionários da rede ferroviária. Logo em seguida um muro extenso, alaranjado, delimita o terreno da Ferrovia Centro-Atlântica. É neste trecho da marginal que se ouve com maior nitidez o som, que quando chega aos ouvidos de um passante desavisado, pode surpreender. É o som do corpo cavalo-homem-carroça. Vez ou outra o barulho das engrenagens é abafado pelos gritos do homem, que parecem dar força ao animal que carrega a poda de uma árvore. Os galhos e folhas, somados à altura da carroça estão a mais de dois metros do chão, e o carroceiro, com uma ripa de madeira, acomoda-se em cima. Dali a pouco surgirá outra carroça na direção contrária, e mais outra, e outra. Carroças vazias e cheias, carregando um sem número de objetos e coisas.

De repente, o asfalto novo começa a se alaranjar, uma poeira encobre o caminho, o muro termina e um cheiro forte começa a dominar a paisagem. Uma mistura de suor de animais e homens, poeira, terra e lixo. Dia ou noite, chuva ou seca, o cheiro domina o lugar e gruda nas roupas, nos sapatos das gentes. Dois portões de grade,

semi-abertos, dão entrada a um terreno que abriga três caçambas. Uma delas está cheia de entulhos de construção, tijolos, pedras, reboco, cal. A outra contém um grande volume de folhas secas, galhos e troncos. A terceira parece estar vazia. A cerca corre para o fundo e acompanha um beco, que desemboca num terreno elevado com mais caçambas.

São 8 horas da manhã e o trânsito de carroças é grande. Na primeira caçamba um grupo de três crianças, com não mais de 14 anos, reviram os entulhos, abrindo sacos, como que procurando por algum tesouro. De tempos em tempos suas mãos pretas mergulhadas voltam à tona brancas de cal com um punhado de fios, pedaços de metais, motores de eletrodomésticos, alumínio ou cobre.

Uma nova carroça chega, carregada de entulho e quando começa a subir o beco um homem com uniforme laranja surge, vindo do fundo do terreno e indica que o material deve ser jogado na terceira caçamba. O carroceiro pula para o chão num movimento desenvolto e com alguns gritos une-se à égua. Os dois juntos sobem o pequeno morro num passo acelerado, sua voz puxa a égua que puxa a carroça. Os gritos de *Afasta! Afasta!* conduzem o animal que de ré posiciona a carroça diante da boca da caçamba. Nesse momento, outro homem de uniforme laranja surge, carregando uma pá, e com uma zombaria cumprimenta o carroceiro. Ele devolve o cumprimento e a zombaria enquanto retira a parte traseira da carroceria, desprende momentaneamente o animal da carroça e a inclina. O homem uniformizado começa a puxar os entulhos para baixo, enquanto a conversa prossegue no mesmo tom. As falas são altas, entrecortadas por risos, e atraem outros carroceiros. O descarregamento dura menos de cinco minutos. As carroças vão e vem trazendo consigo os carregamentos, o som, que é frio e aconchegante e o cheiro, que é quente e pesado.

É impossível conhecer um carroceiro e um bota-fora se você nunca ouviu esse som ou sentiu esse cheiro[1].

---

[1] Em *A alma encantadora das ruas*, João do Rio (2008), cronista do Rio de Janeiro do início do século XX, relata uma conversa valiosa:
- Sabe você dizer quem é e onde está o Bamba?
O mulato riu.
- É este patrão...
O gorduchão abriu a boca, onde faltavam os dentes.
- Já não trabalho de noite: tenho setenta anos. Não vejo. Desde 1864 que estou no serviço. Outro dia quase morro; caí da boléia. Tenho as pernas duras...

Caminhos e descaminhos para uma pesquisa

Em 2010 coordenei uma oficina de artes gráficas e fotografia no Centro Cultural do bairro São Geraldo em um trabalho ligado à Fundação Municipal de Cultura de Belo Horizonte. A oficina propunha uma série de atividades nas ruas, o que me levou a um convívio contínuo com os moradores dali por aproximadamente 6 meses. Apesar de ser nascido em Belo Horizonte, eu não conhecia o São Geraldo e o que me chamou atenção, desde o início do trabalho, foi o fato de a região possuir traços interioranos em sua rotina – tais como cavalos soltos na rua ou em lotes vagos, grande circulação de carroças, vias e ruas com chão batido, além de uma relação muito próxima e pessoal entre os moradores. Nas conversas que tinha surgia uma série de memórias do bairro que remetiam à década de 1950 quando a urbanidade parecia ser uma realidade distante.

Todas essas características são relativamente comuns e acentuadas nos bairros periféricos e marginais da cidade, onde a presença da prefeitura é na maioria das vezes diminuta e pontual. Mas o convívio e a interação com os moradores dali me despertaram um interesse sobre o modo como era tratada e retratada por eles próprios a articulação simbólica, espacial, temporal, social e econômica de sua vida na cidade. Questões estas que a meu ver poderiam ser condensadas na imagem da linha de trem, que cruza a avenida Itaituba, que dá acesso ao bairro. Até 2010 a ferrovia esteve em terreno aberto, de modo que a entrada e a saída para o São Geraldo era interrompida dezenas de vezes ao dia para o trem passar. A ausência de muros também causava acidentes. De certo modo, a linha era uma fronteira entre um bairro e uma região ainda pouco assistidos em contraste com uma Belo Horizonte progressista (os numerosos vagões carregados de minério, que paravam diariamente o bairro, são a constante presença deste progresso).

Em 2010, começava-se a falar das obras de transposição da ferrovia. A Vale, mineradora atuante na região, em acordo com a prefeitura, iniciava os preparativos

---

- Bamba, meu velho...
- Sou o primeiro cocheiro, o mais velho, não há nenhum mais velho...
Eu voltei-me para o mulato, interroguei-o quase em segredo:
- Mas que diabo vem ele fazer aqui, assim?
O mulato sorriu com tristeza.
- Sei lá!... É o cheiro, vossa senhoria, é o cheiro! Quando a gente começa nessa vida, não pode viver sem ela... É o cheiro...

para elevar e isolar a linha de trem. Os moradores estavam de comum acordo que a segurança e o trânsito melhorariam, associando as obras ao progresso. Contudo, a relação com o trem e com a linha é de afeto e memória e as pessoas os tem como pontos de referência espaciais e temporais. Sua presença remonta à construção da capital[2] e de certa forma origina o São Geraldo. Portanto, ao mesmo tempo que a transformação e a diminuição deste aspecto de "marginalidade" eram bem vistas, a alteração daquela paisagem que, enfim, é também um traço identitário da região, transformava as obras em um problema. Hoje em dia o empreendimento é uma realidade, a etapa de transposição da linha já foi concluída e pelo menos nos próximos dois anos as mudanças em torno do trecho localizado naquelas imediações continuarão.

Assim, a linha de trem é ela mesma uma metáfora da relação do bairro com a dinâmica da cidade. Enquanto a pouca assistência da prefeitura institui a ausência de uma série de preceitos da urbanidade (como saneamento básico, para ficar no mais óbvio), o que é visto e vivido como um problema, as características que conferem ao São Geraldo uma cadência próxima de uma cidade do interior, sobrepostas à lógica de cidade moderna, são na medida do possível, mantidas. A própria localização geográfica do bairro é liminar – o início da avenida Itaituba faz cruzamento com a avenida Andradas, que em direção oeste conduz ao centro de Belo Horizonte (localizado aproximadamente a 5 quilômetros de distância) e, no sentido inverso, leva à divisa entre BH e Sabará (a aproximadamente 3 quilômetros de distância).

A partir dessas observações e considerações, inicialmente meu projeto de pesquisa propunha uma etnografia do bairro São Geraldo, como modo de acompanhar as relações de seus moradores com o bairro e com a cidade, bem como as sobreposições espaço-temporais que a metáfora da linha de trem representava tão bem. Minha proposta de pesquisa estava inserida ainda em uma discussão sobre a antropologia da imagem, de seus limites e suas possibilidades, uma vez que desde meu primeiros contatos com a região a câmera fotográfica fora uma intermediadora de relações e instrumento de registro importante.

---

[2] General Carneiro, distrito de Sabará, que está aproximadamente a 3km de distância do bairro São Geraldo, é uma região que se desenvolveu antes de Belo Horizonte, com a instalação da Fábrica de Tecidos Marzagão, em 1878. Seu nome atual tem origem na Estação General Carneiro, construída em 1895, para o transporte de materiais e de trabalhadores para a construção da capital mineira.

Em 2011, ao ingressar no curso de Mestrado da UFMG, realizei minhas primeiras incursões a campo, ainda de maneira esporádica, agora focado exclusivamente na pesquisa. Contudo, já nas primeiras aproximações ficou evidente que seria necessário uma reformulação do estudo. Principalmente, seria necessário diminuir a abrangência e a proporção do trabalho tendo em vista o curto período de que dispunha. Resolvi concentrar minha atenção sobre os carroceiros que atuam e em sua maioria moram na região por entender que a questão da marginalidade e inserção social mantinha-se significativamente entre eles, que são agentes sociais importantes para manutenção de uma urbanidade (historicamente habitando e trabalhando na região), ao mesmo tempo que sua presença e seu modo de vida contrastam com a imagem e com a dinâmica progressista que Belo Horizonte sempre preocupou em manter.

Minha pesquisa etnográfica começou efetivamente em fevereiro de 2012. A partir desta data comecei um convívio regular[3] com os carroceiros no bairro e nos locais freqüentados por eles, que durou até agosto daquele ano. Apesar do meu convívio anterior em 2010, até então não tinha mantido contato prolongado com nenhum carroceiro. Assim, meu modo de ingresso ao campo se deu por intermédio de Élcio, morador antigo e figura de importante articulação no bairro, que eu conhecera em 2010, quando este dirigia o Centro Cultural que ajudara a construir. Marcamos uma caminhada nas ruas do São Geraldo, durante uma tarde, para que ele me apresentasse a alguns carroceiros que encontrássemos em serviço. Neste dia ele me apresentou a duas pessoas que durante meu trabalho foram companheiros importantes, Seu Arnaud e Paulo, que desde este primeiro encontro se mostraram simpáticos e pacientes mesmo estando eu um tanto sem jeito, e com uma quantidade tão grande de indagações na mente que me impediam de apresentar claramente qual era o meu objetivo de estar ali, estudando-os. De todo modo, marcamos para a semana seguinte um encontro no *bota-fora da Andradas*, local de despejo dos carregamentos e onde, segundo Seu Arnaud, eu poderia encontrar e conversar com a "turma toda".

Meu primeiro encontro com os carroceiros no bota-fora se deu no fim de uma manhã de fevereiro, quando homens e animais começavam a fazer uma pausa no serviço. A

[3] Meu planejamento foi manter incursões diárias, com durações variáveis – que conforme o dia poderiam ser de poucas horas de permanência até tempos estendidos, em que "virava" o dia e a noite junto com eles. Quando, por algum motivo, tinha que me ausentar, preocupava-me em não deixar que esta ausência se prolongasse por mais de dois ou três dias.

presença de Seu Arnaud e a prévia apresentação a Paulo foram fundamentais pois, de certa forma, amparavam minha presença. Seu Arnaud percorreu comigo o local e me apresentou aos demais que ali estavam, cerca de 15 pessoas entre carroceiros, funcionários da prefeitura, moradores e outros freqüentadores. Durante as apresentações o velho carroceiro ia me indicando quais seriam as pessoas mais dispostas a conversar, as mais amigáveis e quais eram os carroceiros mais antigos.

A partir deste dia tentei manter uma presença diária no bairro e procurava estar principalmente nos lugares freqüentados pelos carroceiros. No início me limitava às conversas e observação da rotina no bota-fora, mas não demorou para que começasse a participar das atividades – fazer viagens e ajudar nos carregamentos, participar de reuniões com agentes da prefeitura, compartilhar momentos de diversão em bares e freqüentar as casas de alguns dentre eles. A presença constante da câmera, que fez com que muitos me chamassem simplesmente de "o fotógrafo", também foi útil e por pedido dos próprios carroceiros comecei a realizar o registro dos homens com seus cavalos[4], além de me tornar o "fotógrafo oficial" de uma das festas organizada por eles, a 1ª Cavalgada dos Cavaleiros de Casa Branca.

De modo geral, me dirigia ao bota-fora no início da manhã, por volta das 7 horas, e conforme os carroceiros chegavam, acompanhava ora um, ora outro, nos carretos. Assim, grande parte das conversas e das revelações que tive com e sobre estas pessoas se deram em cima da carroça, enquanto nos deslocávamos na cidade de um modo até então inédito para mim.

Três equipamentos foram fundamentais neste processo: o caderno de campo, a câmera fotográfica e o gravador de áudio. Tenho gravadas muitas horas de conversas e situações que presenciei. Produzi um material fotográfico de aproximadamente 3 mil imagens, que mesmo que não apareçam nesta dissertação foram importantes tanto para interação como para compreensão de seu modo de vida. Todos esses registros, bem como minhas anotações (que ocupam vários cadernos), foram acessados por mim incontáveis vezes, até o momento de conclusão deste texto.

[4] Esta série de fotos mais tarde se tornou um material importante para compreensão de questões específicas da vida carroceira. Apresento as imagens e as discuto no capítulo 3.

A cidade, o bairro e os carroceiros – uma contextualização histórica e urbana

O projeto para construção de Belo Horizonte, símbolo da modernidade e do progresso do século XIX[5], elaborado em 1895, previa uma cidade dividida em três zonas: urbana, suburbana e rural. A área urbana, delimitada pela avenida do Contorno, foi a única de fato planejada e estruturada, sendo que o setor suburbano não chegou a receber a infraestrutura básica, como abertura adequada de vias, transporte e saneamento (SILVA, 2005). Já a área rural, a princípio, seria formada por cinco colônias agrícolas, responsáveis pelo abastecimento da cidade (ver mapa I). Contudo, já em 1920 a expansão populacional de BH se mostrava maior que o planejado e loteamentos começaram a ser criados para além da avenida do Contorno (APCBH, 2010).

Os bairros do extremo leste (ver mapa 2) surgiram ao longo das décadas seguintes e se localizam em áreas anteriormente pertencentes às "fazendas da área rural que foram loteadas, especialmente na estrada velha de Sabará, como Santa Inês, Boa Vista, São Geraldo, Nova Vista e Casa Branca", ou formadas por ocupações sem planejamento urbano, como Alto Vera Cruz, Taquaril, Granja de Freitas, Baleia e Jonas Veiga (APCBH, 2010). A urbanização efetiva do bairro São Geraldo começou na década de 1950[6], mas ainda hoje carece de uma série de equipamentos e serviços, como toda a

[5] A transferência da capital mineira de Ouro Preto para Belo Horizonte se deu em 1897, sob a égide do republicanismo e do modernismo. "Construída entre 1894 e 1897, Belo Horizonte figura como a obra simbólica de maior envergadura da República em Minas. (...) Na fala dos defensores do projeto, a cidade aparece como signo de um novo tempo; centro de desenvolvimento intelectual e de novas formas de riqueza e trabalho; foco irradiador da civilização e progresso; um lugar moderno, higiênico e elegante, capaz de consolidar um poder vigoroso e assegurar a unidade política do Estado" (JULIÃO, 1996, p.49-50).

[6] A formação do bairro São Geraldo, segundo publicação do Arquivo Público da Cidade – APCBH, se deu da seguinte maneira: "Anteriormente conhecido como Vila Mariano de Abreu, o bairro viveu o início de sua ocupação por volta de 1950, quando a Prefeitura realizava obras de captação de água no local". Já segundo os moradores mais antigos este processo se deu quando a empresa ferroviária que ali operava começou um projeto de moradia para seus funcionários. De todo modo, grande parte dos bairros da Regional Leste, principalmente aqueles afastados da avenida do Contorno, foram primeiramente ocupados pelas famílias de ferroviários: "Tanto a linha férrea quanto o rio foram elementos importantes para a ocupação do espaço na região Leste. Eles ajudaram a estruturar os bairros que se formaram em seu redor e que, mais tarde, foram se expandindo para outros espaços" (APCBH, 2010, p.16). "Algumas vilas também foram formadas próximas aos locais de trabalho dos operários. As vilas deram origem a bairros como Sagrada Família, Pompéia, Horto, Esplanada, Paraíso, Saudade, Vera Cruz e Instituto Agronômico (...) A ocupação desses lotes [de antigas fazendas] foi muito influenciada pelas oficinas e as estações da linha férrea na região. A maioria de seus moradores eram trabalhadores ferroviários (...) (APCBH, 2010, p.20).

região (a pavimentação de várias ruas, por exemplo, foi realizado há poucos anos, por iniciativa e financiamento da própria população).

Se o discurso moderno e progressista da cidade – que de modo geral se manteve constante no ideário político e administrativo de BH[7] – defende ainda hoje um rompimento com o passado[8], a cidade como um todo (e significativamente a região) vive e sempre viveu a articulação entre o rural e o urbano, o tradicional e o moderno[9]. Mais do que isso, pode-se dizer que a urbanidade belo-horizontina é construída a partir dessa sobreposição de elementos, em que temporalidades distintas convivem desde a origem, e produzem um mundo estruturado entre a linha de ferro e a carroça, o celular e as conversas entre vizinhos, o mercado e as trocas restritas[10]. Ou, para dizer de outro modo, Belo Horizonte é mais um exemplo de uma urbanidade latino-americana que, como bem assinala Canclini (1997), é formada por culturas híbridas, em que as distinções "subalterno/hegemônico, tradicional/moderno" perdem relevância para dar lugar a uma "heterogeneidade multitemporal" (CANCLINI, 1997, p.74).

---

[7] As observações de Canclini sobre o contexto latino-americano da década de 90 do século passado se mantém pertinentes ainda hoje: "Enquanto na arte, na arquitetura e na filosofia as correntes pós-modernas são hegemônicas em muitos países, *na economia e na política latino-americanas prevalecem os objetivos modernizadores*. *As últimas campanhas eleitorais e os discursos políticos que acompanham os planos de ajuste de reestruturação julgam prioritário que nossos países incorporem os avanços tecnológicos, modernizem a economia, superem nas estruturas de poder as alianças informais, a corrupção e outros ranços pré-modernos*" (CANCLINI, 1997, p.24). [grifo meu].

[8] Como exemplo, cito duas análises do processo de substituição da capital mineira: "...Ouro Preto representava o Império e o que deveria ser superado, enquanto Belo Horizonte representava o futuro" (ALVES, 2011, p.5). "A decisão da transferência da capital coincidia, assim, com a convicção de que se vivia uma era inaugural. A instituição de um novo tempo pressupunha, também, uma nova espacialidade, capaz de dar um sentido material e simbólico à idéia de ruptura. A necessidade de distinguir-se da antiga ordem impunha um deslocamento, uma mudança de lugar, de modo a demarcar a emergência de um tempo de alteração social. Se o advento da República era o elemento chave na concepção dessa temporalidade, a cidade foi, por excelência, o espaço de sua representação. Opondo-se à sociedade rural e arcaica, a nova capital sugeria uma vida cosmopolita, racional e em incessante transformação. Sobretudo, constituía o espaço público legitimador do novo poder, adequado à sociedade formada por indivíduos emancipados" (JULIÃO, 1996, p.49-50).

[9] O próprio modo pelo qual a capital foi concebida acaba por explicitar essa multiplicidade: "O emblema de modernidade em Belo Horizonte se restringia à zona urbana, pois os subúrbios foram pensados como transição entre campo e cidade, recebendo arranjo espacial particular, no qual articulavam a área urbana e a zona rural..." (ALVES, 2011, p.15).

[10] É interessante a observação que Latour faz sobre o Brasil: "...os brasileiros nunca foram modernos. Foram sempre, de uma certa forma, pós-modernos" (Revista Cult, 137). Essa visada sobre o país é produtiva se se pensar o pós-modernismo sob o viés da sobreposição de temporalidades. Esta imagem não está distante do pós-modernismo latino-americano descrito por Canclini, e da realidade de BH, que nas palavras de uma historiadora, ao longo de sua história "...irá desenvolver uma forma de vida indefinida e híbrida, hesitante entre o passado e o futuro" (JULIÃO, 1996, p.52).

Os carroceiros em Belo Horizonte

O ofício de carroceiro no Brasil remonta às tropas do período de colonização e sempre esteve ligado ao constante contato e troca, comercial e cultural, entre pessoas e regiões - em Minas Gerais, seu papel foi fundamental[11]. A articulação entre regiões e cidades do Império foi, em grande medida, organizada pelas rotas comerciais em que as carroças transportavam um grande número de produtos, prestando variados serviços, do carregamento de tijolos para construção à venda de artesanato, de fretes de café para exportação à comercialização de mercadorias importadas que chegavam nos portos (MOURA, 1988).

Um século mais tarde, a construção de Belo Horizonte não teria sido possível sem os carroceiros, que eram os responsáveis pela distribuição de equipamentos e materiais necessários para a estruturação da cidade que chegavam pela linha de trem[12]. Sua presença na cidade permanece grande nos primeiros anos do século XX (ver Fig. 1 a 4) e ainda nas décadas de 1950 e 1960 (período máximo que se pode retornar em conversa com os carroceiros mais velhos em atividade) são responsáveis por uma variedade de carregamentos. Serviços que vão desde o transporte do calçamento de ruas centrais da cidade (Fig.2), o transporte de material para obras (ver Fig.3) até o carregamento de gêneros alimentícios (ver Fig.4) continuaram sendo realizados por carroças.

Olavo, que em 2012 tinha 46 anos, nasceu e foi criado no bairro São Geraldo. É filho de carroceiro e aos 4 anos começou a acompanhar o pai, na década de 1960. Em uma

---

[11] "... [No século XVIII] o território mineiro, por ser um espaço de passagem, entrelaçando os hoje Nordeste, o próprio Sudeste e o Centro-Oeste, viu circular por seus caminhos amplos interesses inter-regionais. Desse modo, as Minas conheceram desde o seu início um comércio que articulou várias regiões da colônia do Brasil, algumas bem distantes. Sua rede urbana exigiu a criação de um extenso sistema de abastecimento, as cidades pediam artesãos e o contrabando envolvia também muita gente. Havia constante contato com o litoral, São Paulo, Goiás, e o rio São Francisco facilitava o comércio com Pernambuco e Bahia. *As tropas e tropeiros, responsáveis pelos transportes de bens e alimentos, eram enormes e importantes, produzindo grande circulação de mercadorias e notícias*. A vida urbana dinamizava a região, com uma concentração humana de bom tamanho para a época. As veredas se abriam rápido e iam se povoando outros territórios que não o da mineração" (MELLO, 1996, p.12) [grifo meu].

[12] O Projeto de Lei nº 1652/2000 que gerou a Lei nº8.093, de 26 de setembro de 2000, que institui o Dia Municipal do Carroceiro, apresenta na justificativa o seguinte trecho: "A figura do carroceiro é tradicional em nossa Capital. Eles foram os responsáveis por transportar os materiais e equipamentos para a construção da cidade e até bem pouco tempo atrás eram freqüentes nas principais vias de circulação da cidade".

de nossas conversas ele enumerou os carroceiros e os tipos de carregamentos realizados nesta época na região:

> Os carroceiros antigos [do São Geraldo] eu lembro de cada um. Era Seu Jordão, Seu Vavá, Seu Vicente, Zé Pequeno, Getúlio, Luiz Bigode, Seu Jésus. Dessa regiãozinha aqui, né, mas tinha pra toda região, que era todo mundo muito unido. Tinha o Seu Raimundo, que tirava areia do rio, Seu Antenor, que tirava areia no rio, cada um tinha uma função diferente. Por exemplo, o Seu Jésus entregava água. No Casa Branca, não tinha asfalto, não tinha água, não tinha nada, mas na casa dele tinha. Eu lembro que com 7 anos eu trabalhei pra ele, com carroça. Colocava um tambor aqui, outro atrás, de 150 litros, e entregava água nas casas. O Seu Antenor criava porco e tirava areia. O Luiz Bigode[*], durante toda a vida, mexeu com carreto, de todo tipo. Inclusive foi ele quem iniciou, praticamente, esse negócio de carregar entulho. Não se falava em caçamba, nem nada, jogava onde dava pra jogar, na beira de rio, em lote vago, aquele negócio todo. Depois a prefeitura organizou isso. O Seu Vavá já era assim: ele tinha muito animal e usava a carroça mais pra tratar de animal, e saía a meninada toda na rua pra caçar carreto. Nessa época, a gente carregava mudança, mudança mesmo. Pessoal ia mudar de casa, contratava a gente, e a gente dava, 4, 5, 6 viagens, carregava tudo era aqui na carroça: geladeira, guarda-roupa, o que se tinha na época, que não é igual hoje, né, poucos móveis e tal, mas era de carroça. Todo transporte, na verdade era de carroça. Quando era coisa muito grande a pessoa alugava caminhão, quando era pequena, alugava carroça. Só que era de tudo. Meu pai carregava, pra você fazer uma idéia, farinha de trigo pra padaria na carroça. Aí ele forrava tudo com lona, ele era muito caprichoso. Aí ele carregava farinha de trigo, tinha uma padaria, não sei se era no Horto, ele buscava, se não me engano, na Cidade Industrial, e trazia pro Horto, ele já tinha, quase que um contrato com esse cara da padaria. Ele carregava açúcar, mantimento, tudo *ni* carroça. E olha que eu não sou dessa geração tão mais velha, igual meu pai. Mas eu peguei essa época que carregava essas coisas tudo.

Mas se os carroceiros foram importantes no processo de organização e integração urbana, a própria lógica de desenvolvimento das cidades acabou por marginalizar o ofício e o modo de vida associado a ele, reduzindo também a variedade de serviços. Atualmente, suas carroças transportam principalmente entulhos de diversas qualidades – resíduos da construção civil, podas de árvores, restos de alimentos, sucatas e ferro-velho. Em menor quantidade ainda carregam móveis, objetos e

[*] Luiz Bigode, ou Seu Luiz, é atualmente o carroceiro mais velho em atuação na região. As vezes que me refiro a ele na dissertação chamo-o de Seu Luiz.

realizam alguns serviços de mudança. Desse modo, apesar de a cidade ser construída a partir dessa articulação híbrida descrita por Canclini, a permanência do veículo de tração animal na urbe muitas vezes é concebida como um embaraço ao progresso[13]: é a presença de uma realidade temporal que remonta a séculos passados, e de uma realidade espacial que remonta à roça:

> "Na contramão da tecnologia - Com mais de 2,4 milhões de habitantes e uma frota de 1,2 milhão de veículos, as ruas de Belo Horizonte ainda cedem espaço para carroças e cavalos" (Jornal Hoje em dia, 13/09/2010).

> "Carroças e bicicletas são motivos de reclamação para motoristas de BH -Os catadores de materiais recicláveis, os carroceiros e os ciclistas disputam com motoristas por espaço nas ruas e avenidas do Centro de Belo Horizonte" (Site de notícia G1 – 27/05/2011).

Os carroceiros estão associados ainda ao despejo de carregamentos em áreas irregulares, como beira de rios, lotes vagos, ruas e espaços de circulação de pessoas; e seus animais são vistos como uma ameaça à saúde da população, por serem vetores potenciais de uma série de doenças. O último argumento contrário e difundido é aquele estereotípico, que os associa aos maus-tratos em relação aos animais[14], como demonstram alguns exemplos encontrados na imprensa, em sites e blogs na Internet:

> "Carroças prejudicam os carroceiros e suas famílias que vivem no lixo; vcs (sic) querem que a cidade tenha catadores ao invés de inclusão social? Pq vcs (sic) não viram catadores por um dia, para conviver no meio do lixo e sujeira, para suar em baixo (sic) do sol escaldante. Os filhos dos carroceiros e catadores vão se tornar o que (sic)? Médicos? Não, vão ser catadores tbm(sic), pq seus pais não terão a menor condição de educá-los. Nem vou tocar nas condições de trato dos animais (cavalos) pq (sic) isso não

[13] Há de se notar que esse embaraço acontece em grande medida pois o ofício se realiza justamente no "...elemento fundamental do modernismo urbano: a rua longa, larga e uniforme". As ruas de BH, geometricamente planejadas, resumem todo o ideário moderno: "Se em Ouro Preto ela era tortuosa e estreita, definida e traçada pela disposição das edificações que ditavam a própria fisionomia urbana, em Belo Horizonte a relação se inverteu. A rua tornara-se o princípio organizativo da paisagem, subordinando todos os outros elementos urbanísticos aos seus imperativos" (JULIÃO, 1996, p.58).

[14] Em suma, os discursos contrários aos carroceiros compartilham das mesmas concepções que moldaram o planejamento e estruturação da cidade no século XIX – *modernidade, organização, progresso e higiene salutar*: "É importante ressaltar o papel de conceitos e procedimentos higiênicos nessa concepção "científica" da cidade. Aqui, como nos países estrangeiros, os preceitos medico-sanitaristas contribuíram, decisivamente, para a produção do espaço. (...) Além da instalação do saneamento básico, tratava-se de evitar o congestionamento humano, distribuindo hierarquicamente os indivíduos no espaço. Na realidade, a higiene se prestava a produzir um discurso capaz de conferir legitimidade cientifica à pretensão do urbanismo de estabelecer um domínio sobre o espaço e sobre o universo humano. A cidade saudável era uma projeção do ideal de uma sociedade disciplinada" (JULIÃO, 1996, p.56).

> há o que discutir. É inadmissível o que fazem com os animais. Sugiro que tu M…, vá puxar uma carroça por apenas 1 hora e receber as chicotadas. Depois venha me dizer o que sentiu!".[Comentário postado em blog que discutia a proibição de carroças em Porto Alegre e debatia experiências alternativas, como o Programa Carroceiros, projeto pioneiro criado em Belo Horizonte, que descrevo a seguir]. (Blog matheusfelipe.worpress.com. Acessado em 30/09/2012)

> "Projeto de 'Cavalo de lata' quer substituir carroças com animais em coletas de recicláveis - Tramita na Câmara Municipal de Salvador um projeto que propõe a criação de um programa que institui o "cavalo de lata" – aquele carrinho elétrico ou de pedal – para substituir veículos que se utilizam da exploração animal em coletas de lixo e material reciclável nas ruas de Salvador (BA). (...) De acordo com o parlamentar, o uso do 'cavalo de lata' em substituição às carroças possibilitará avanços nas mais distintas áreas. 'A ideia vai acabar com os maus-tratos aos animais, vai possibilitar uma coleta de material reciclável mais eficiente, colaborar com o trânsito da cidade, valorizar os profissionais catadores e entidades, além de evitar transmissão de doenças que são provocadas pelas fezes e urinas dos animais nas ruas'(...)". (Jornal Tribuna da Bahia *apud* Agência de Notícias de Direitos Animais. www.and.jor.br. Acessado em 21/05/2013).[15]

Apesar dos discursos contrários o ofício nunca deixou de existir. Em Belo Horizonte, atualmente, o número de carroceiros cadastrados no município é próximo de 3 mil, mas estima-se que, somados os não cadastrados, este número chegue a pelo menos 14 mil. Ainda que a variedade de transportes tenha se reduzido, o ofício continua tendo papel estrutural na cidade. De acordo com pesquisa realizada na Escola de Veterinária da UFMG em 2004 os bota-fora recebiam por dia uma média de 2.000 toneladas de resíduos sólidos, sendo que 68% eram trazidos por carroceiros, 26% por automóveis e 6% em carrinhos de mão (REZENDE, 2004). Sob esse ponto de vista, pastos, cavalos e carroças deixam de ser estrangeiros ao mundo contemporâneo para ser o que são: elementos que compõem e produzem a cidade. Ou, como diria Canclini, são mais um exemplo latino-americano que demonstra "uma articulação mais complexa de tradições e modernidades (diversas, desiguais)", mantendo e problematizando, assim,

[15] Resta acrescentar que o discurso contra os maus-tratos enfatiza a questão moral – o que é feito em grande parte das vezes a partir da antropomorfização do animal, que assim, adquire uma série de direitos reservados aos seres humanos. Como sintetiza Descola: "O antropocentrismo, ou seja, a capacidade de se identificar com não-humanos em função de seu suposto grau de proximidade com a espécie humana, parece assim constituir a tendência espontânea das diversas sensibilidades ecológicas contemporâneas, inclusive entre aqueles que professam as teorias mais radicalmente anti-humanistas" (DESCOLA, 1998, p.24). (Ver Fig. 5 e 6 - exemplos de campanhas em proteção aos direitos animais).

"os vínculos equívocos que [o mundo moderno] armou com as tradições que quis excluir ou superar para constituir-se" (CANCLINI, 1997, p.28).

Os carroceiros do extremo leste

A presença do carroceiro no São Geraldo e regiões próximas é histórica e está relacionada à imagem do bairro construída por seus moradores. Tanto entre as gerações mais velhas, como nas mais novas, é comum que o bairro seja apresentado como um "bairro de carroceiros". Sua principal praça, que hoje abriga a Igreja que o nomeia, até a década de 1950 era um grande pasto para animais. O curso do rio Arrudas, que corre na entrada do bairro, durante muito tempo foi um local de despejo de entulhos e carregamento de brita para construção, o que era feito por carroceiros. A fala reproduzida de Olavo há algumas páginas guarda nomes importantes da geração mais velha que são referências regionais – alguns dos carroceiros atuais se iniciaram no ofício como seus aprendizes.

Neste ofício os homens trabalham sozinhos ou com um parceiro, e em geral, o convívio diário com outros carroceiros se dá na área onde circulam e atuam. Além dos encontros em serviço, até poucos anos atrás, os locais de convivência mais intensos eram as festas e provas de montaria, os terrenos compartilhados para criar seus animais e bares próximos. No final da década de 1990 a prefeitura criou o bota-fora da avenida Andradas, entre os bairros São Geraldo e Esplanada (ironicamente localizado à beira da linha de ferro). Criou-se, assim, (intencionalmente ou não) um lugar de grande sociabilidade do grupo. Portanto, além de um grande número de carroceiros morando e circulando na região, o bairro passou a abrigar um ponto de reunião, atraindo inclusive pessoas vindas de regiões mais afastadas.

Atualmente, na Regional Leste existe outro bota-fora, localizado na avenida Mem de Sá, no bairro Santa Efigênia, conhecido como Fazendinha, na divisa com a Regional Centro-Sul. Os carroceiros com quem convivi atuam principalmente na parte mais marginal da Regional Leste[16], e despejam seus carregamentos, majoritariamente, no

[16] Sobre a Regional Leste a Prefeitura reconhece oficialmente 25 bairros, 15 vilas e 2 conjuntos habitacionais (Ver Mapa 2). O que chamo de área marginal da regional é aquela constituída pelos bairros mais afastados do centro da cidade. Ainda que estes carroceiros atuem bastante em áreas "economicamente mais abastadas" – como Santa Tereza, Floresta, e Sagrada Família - suas residências estão nos bairros mais afastados. Além dos bairros citados, sua área de atuação é composta por: Baleia,

bota-fora da avenida Andradas ou em terrenos próximos. Para diferenciá-los em relação aos carroceiros que frequentam a Fazendinha, me refiro a eles como *os carroceiros do extremo leste*, designação que não é empregada por eles. Deve-se ressaltar que apesar da freqüência e constância de atuação em uma área, os carroceiros não se restringem a ela, e é comum que um indivíduo frequente mais de um bota-fora e faça serviço em variadas localidades.

O que chamo de *área de atuação* é caracterizado pelos bairros e localidades onde frequentemente os carroceiros realizam seus serviços e despejam o carregamento. Um elemento que influi na determinação desta área é a proximidade em relação ao lugar onde os animais são guardados (o que não necessariamente irá coincidir com o local de residência dos carroceiros). Já sua abrangência é definida pela equação entre distância percorrida, características topográficas do terreno, esforço físico a ser demandado do animal e valor pago pela empreitada – normalmente sua extensão chega a um raio máximo de 3 km (ver mapa3). Por sua vez, os locais de despejo, podem ser divididos em legais (bota-fora) e ilegais (terrenos, lotes vagos, etc).

Neste trabalho são empregados ainda outros dois referentes espaciais:

Regional: utilizado no sentido de "unidade administrativa", como é empregada pela municipalidade e, até certo ponto, pelos próprios carroceiros[17]. Atualmente existem nove regionais na cidade: Barreiro, Centro-Sul, Leste, Nordeste, Noroeste, Norte, Oeste, Pampulha e Venda Nova.

Região – empregado no sentido dado pelos carroceiros: o conjunto formado pelo bairro São Geraldo e todos aqueles adjacentes a ele, com os quais os carroceiros tem maior vínculo: Grota, Boa Vista, Mariano de Abreu, Casa Branca, Caetano Furquim, Alto Vera Cruz, Vera Cruz, Esplanada, Nova Vista, Santa Inês. É um referente mais restrito que a designação "*área de atuação*" pois diz respeito às localidades mais próximas, onde a maioria dos carroceiros reside e onde estão seus pontos de encontro e de lazer. Portanto é uma expressão que denota ligação afetiva, maior familiaridade e

---

Pompéia, Esplanada, Vera Cruz, Granja de Freitas, Casa Branca, São Geraldo, Instituto Agronômico, Boa Vista, Nova Vista, Alto Vera Cruz, Horto, Mariano de Abreu, Caetano Furquim, Santa Inês.

[17] "A Prefeitura criou, em 1983, unidades administrativas que ficaram conhecidas como regionais. Suas áreas foram definidas em lei no ano de 1985" (APCBH, 2010, p.16).

apropriação do espaço. Assim, ainda que Santa Tereza ou Floresta sejam bairros onde os carroceiros atuam, não são considerados como pertencentes à sua região.

O Programa Carroceiros

Em 1993 a prefeitura criou o *Programa de Correção Ambiental das Deposições Clandestinas e Reciclagem de Entulho da Construção Civil de Belo Horizonte*[18]. Além de progressivamente diminuir o despejo irregular de resíduos em terrenos e amenizar os problemas ambientais resultantes, o objetivo era gerar material reciclado para uso em obras públicas, como bases de vias e calçadas, além de blocos e de peças para pavimentação[19]. Para isso, foram criados espaços regulares de despejo do entulho, as Unidades de Recebimento de Pequeno Volume – URPV, ou, simplesmente, bota-fora. O processo de formação dessas áreas foi gradativo e atualmente existem 33 unidades em funcionamento (ver mapa 4). Nestes locais o material deve ser separado e encaminhado para uma das três Estações de Reciclagem de Entulho da cidade. A tentativa de solucionar a coleta e o transporte desses resíduos trazia ainda benefícios econômicos ao município. Segundo dados levantados pelo próprio Programa Carroceiros, a retirada dos entulhos nos bota-fora custa à Prefeitura uma média de 4 dólares a tonelada, enquanto que em locais clandestinos o serviço chega a 15 dólares a tonelada (REZENDE, 2004).

O funcionamento deste ciclo depende de agentes que se encarreguem de recolher e transportar o material produzido e descartado diariamente na cidade às URPVs.

[18] O contexto político-administrativo abria a possibilidade para interlocução e interseções entre sociedade civil e administração pública na promoção de ações e intervenções na cidade, como a "implementação de uma política de resíduos sólidos de forte cunho cidadão, a partir de 1993, através do Projeto de Coleta Seletiva de Belo Horizonte em parceria com a [Associação de Catadores de Papel, Papelão e Material Reaproveitável de Belo Horizonte] ASMARE pela SLU" (DIAS, 2007, p.579-580). Outra ação criada nesta mesma gestão foi a implantação do Orçamento Participativo.

[19] Silva (2005) apresenta um histórico da "gestão pública ambiental" em Belo Horizonte: "O marco regulatório da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, referente à questão ambiental, constitui-se de um conjunto de leis, decretos e liberações normativas" (SILVA, 2005, p.49). Entre as leis que o autor retoma, pode-se destacar algumas surgidas nas últimas décadas do século XX, em conformidade com a tendência político-ambiental global: Lei nº 2.220 de 27 de agosto de 1973, que cria a Superintendência de Limpeza Urbana - SLU; Lei Municipal nº 4.253, de 4 de dezembro de 1985, que dispõe sobre a política de proteção, do controle e da preservação do meio ambiente e da melhoria de vida no município de Belo Horizonte; Lei Orgânica de Belo Horizonte, de 21 de março de 1990; Lei nº 7.031 de 12 de janeiro de 1996, que dispõe sobre a normatização complementar dos procedimentos relativos à saúde pelo código sanitário municipal; Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996, que institui o Plano Diretor de Belo Horizonte. Especificamente em relação aos carroceiros existe a já citada Lei nº 8.093 de 26 de setembro de 2000, e o Decreto nº10.293, de 2 de julho de 2000, dentre outras, a quais faço referência ao longo do trabalho.

Assim, em 1997, a prefeitura, por meio da SLU e em parceria com a UFMG criou o projeto *Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros de Belo Horizonte*, ou simplesmente, *Programa Carroceiros*. Em linhas gerais o objetivo principal era mudar a forma de atuação destes profissionais, transformando-os em agentes de limpeza urbana. Por meio de um decreto municipal[20]o ofício foi legitimado e o antigo "inimigo ambiental" era transformado em "parceiro da administração pública"[21], responsável pela destinação correta do entulho.

A parceria com a UFMG propunha duas frentes de atuação, a primeira, ligada à Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, buscou a "reinserção social" do carroceiro. Para isso foi desenvolvido um estudo sobre seu perfil sócio-econômico e tentou-se promover sua conscientização enquanto agente ambiental, oferecendo auxílio técnico para a formação das associações de classe (REZENDE, 2004), o que acabou não se concretizando. "A dificuldade de mobilização dos carroceiros"[22] era (e continua sendo) grande e o contato efetivo só aconteceu no momento em que o Programa voltou-se também para a assistência aos animais. Assim, criou-se a parceria com a Escola de Veterinária, que promove há 14 anos o suporte à saúde dos animais, além do acompanhamento e desenvolvimento de programas regulares de formação gratuitos para os carroceiros[23].

---

[20]O já citado decreto nº 10.293, de 12 de julho de 2000 e a lei 10.119, de 24 de fevereiro de 2011, disciplinam a utilização de veículo de tração animal em vias e logradouros públicos do município de Belo Horizonte e dão outras providências.

[21] Na Internet, a página de apresentação do programa no *site* da Prefeitura, deixa bem claro esse contraste. Na primeira frase de apresentação do projeto o passado dos carroceiros é apresentado assim: "Até alguns anos atrás, era comum flagrar carroceiros despejando lixo e entulho em áreas públicas, prejudicando o meio ambiente e a população". Em contrapartida, as últimas frases do texto, apresentam o novo carroceiro: "Criado em 1997, o projeto considera o carroceiro como parceiro da administração pública por atuar como agente de limpeza urbana ao coletar e destinar corretamente os pequenos volumes recolhidos pela cidade" (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2013).

[22] Em conversas e entrevistas que tive com coordenadoras, professoras e alunos que estiveram ou ainda estão no Programa, essa afirmação é um consenso. No capítulo 4 problematizo a questão.

[23] Por sua importância e pioneirismo, o Programa Carroceiros ganhou em seus primeiros anos uma série de prêmios nacionais e internacionais, da Fundação Getúlio Vargas, Fundação Oswaldo Cruz, ONU, entre outros, tornando-se referência em gestão ambiental e sustentabilidade. Contudo, o espaço e a atenção ao Programa por parte do governo municipal vem perdendo força gradativamente, e pode-se dizer, que se ele ainda continua, é por grande esforço de suas coordenadoras.

Sobre saberes

Tradicionais. O número de carroceiros que freqüentam o *bota-fora* da avenida Andradas não é fixo e sua contabilização precisa é difícil (muitos não são cadastrados no município). Em minhas estimativas e a partir de conversas com os próprios carroceiros acredito que este número varie entre 30 e 50 pessoas, conforme a época. Os carroceiros mais velhos estão hoje entre os 60 e 80 anos de idade. A segunda geração, que se encontra na faixa de 35 a 59 anos, é a que tem mais indivíduos em atividade. Ela é formada pelos filhos da geração mais velha e pelos carroceiros que se ligaram ao ofício estimulados pelas mudanças e oportunidades promovidas pelo Programa. Há ainda uma terceira faixa etária formada por filhos e netos de carroceiros, e por jovens vindos de famílias que não estão tradicionalmente no ofício. Muitos são crianças e adolescentes e portanto não são autônomos, estando ainda em processo de aprendizagem e acompanhando outros carroceiros.

Em sua maioria, a geração mais velha não é nascida em Belo Horizonte e nas décadas de 1950 e 1960, chegava do interior com o conhecido discurso de "ganhar a vida na cidade grande"[24]. Segundo pesquisa realizada pela Escola de veterinária da UFMG sobre dados levantados entre 2008 e 2010[25], aproximadamente metade dos carroceiros cadastrados no Programa não é nascida em BH:

> A maioria dos carroceiros que participam deste projeto nasceu em Minas Gerais 93,24% (717/769), enquanto 6,24% (48/769) nasceram em outros estados, 42,78% (329/769) são naturais de Belo Horizonte e 50,46% (388/769) são oriundos do interior de Minas Gerais.

Apesar de fraca, existe uma certa tradição no ofício - compartilhada principalmente pelas famílias que estão a mais de uma geração ligadas à carroça - que está associada aos modos de relação com o animal (de carga e montaria) e o conhecimento que detém sobre ele; ao domínio de técnicas específicas, como o manejo correto de ferramentas e utensílios (algum conhecimento na fabricação e domínio de objetos); além do vínculo afetivo com essa cultura, que faz com que a carroça seja apresentada

[24] Discurso similar àquele característico dos migrantes brasileiros, descrito por Eunice Durham: "Os migrantes explicam sempre a migração como uma tentativa de 'melhorar de vida', embora raramente consigam precisar em que consistem essas possibilidades de melhoria ou quais os elementos negativos da situação anterior" (DURHAM, 2004b, p.188).

[25] Segundo a pesquisa, "foram avaliados 769 questionários, respondidos durante as atividades nas URPV, nos anos de 2008, 2009 até julho de 2010" (SIMÕES, 2010).

como algo "muito além do que uma maneira de ganhar dinheiro". Essa tradição é mantida basicamente pelos filhos e netos de carroceiros que assim perpetuam valores e saberes. Os carroceiros que não pertencem a tais famílias geralmente dominam menos técnicas e muitas vezes são vistos por aqueles como pessoas que se envolvem com a carroça por interesse econômico. De todo modo, a relação ideal entre carroceiros é ausente de hierarquia[26] e esse contraste é acionado em situações específicas, que descrevo ao longo do trabalho, especialmente nos capítulos 1 e 4.

Oficiais. Em 2011, a prefeitura de Belo Horizonte sancionou a Lei nº 10.119, que "dispõe sobre a circulação de veículo de tração animal e de animal, montado ou não, em via pública e dá outras providências". O terceiro capítulo da lei versa sobre as condições de trabalho e da saúde do animal, instituindo uma série de quesitos para a criação e o trato (ver anexo 1). Além da legislação vigente, desde a criação do Programa Carroceiros, a presença de veterinários e técnicos nos bota-fora é regular. A cada ano, uma equipe formada por funcionários da prefeitura, alunos e professores da Escola de Veterinária da UFMG visita semanalmente uma das URPVs da cidade. Ações como vacinação, coleta de sangue e diagnósticos de doença são feitas exclusivamente em animais registrados cujos donos sejam também cadastrados. Essa presença, que em alguns momentos assume tom didático, implica na cobrança de adequação dos carroceiros a uma série de condições de trato e criação que o Programa entende como ideais. Além disso, o cadastro permite que aconteça de maneira mais eficaz a fiscalização municipal referente à criação do animal e à punição ao carroceiro que não siga a legislação específica[27]. As penas previstas variam entre apreensão do animal,

[26] É também Durham que aponta uma característica das famílias rurais originárias dos migrantes, que parece se repetir entre os carroceiros de BH: "Nas comunidades rurais brasileiras, (...) não há hierarquia que fundamente a autoridade, a não ser aquela que deriva da própria estrutura da família conjugal: a divisão por sexo e idade. A organização se fundamenta, por conseguinte, na reciprocidade direta entre elementos equivalentes" (DURHAM, 2004a, p.156-7). Ainda que guarde traços de uma cultura rural, não acredito que a explicação para definir essa dinâmica dos carroceiros seja exclusivamente justificada por essa origem. Seu modo de vida urbano define suas relações. Boa parte do capítulo 4 é dedicado a apresentar e discutir a questão da troca e reciprocidade como "fator de integração social" (LOBATO, 2008).

[27] A Lei tenta resguardar o cidadão justamente dos riscos ao ideário moderno da cidade: *higiênico-sanitarista* (Lei10.119/Cap.III/Seção II - Da Saúde do Animal); *moral* (Lei10.119/Cap. III/Seção I -Do Animal); e de *organização* (Lei10.119/Cap. II - Do veículo e dos equipamentos). O código de saúde de Belo Horizonte, aberto para consulta pública em 2006, ainda não sancionado, tem toda uma seção dedicada às irregularidades referentes aos animais e versa sobre a apreensão e destinação dos animais (ver anexo 2).

multas e prisões dos donos, apesar de não ter tido conhecimento de nenhum caso que tenha chegado a esta última.

Pressão social. Grande parte da legislação hoje vigente que regulamenta o ofício é tida como uma vitória por parte da sociedade civil e de organizações não governamentais em defesa dos direitos dos animais. Em última instância a reivindicação desses grupos é a extinção da presença do carroceiro na cidade[28] (ver Fig. 7 - 12). Sua posição pode ser representada pelo modo como o Movimento Mineiro Pelos Direitos Animais recebeu a promulgação da Lei nº 10.119/11:

> Exmo. Deputado Estadual Sr. Anselmo Domingos e Exmo. Prefeito de Belo Horizonte, Sr. Márcio Lacerda e Equipe, nosso mais sincero agradecimento pela Lei Municipal nº 10.119/11. Apesar do veto parcial, louvamos a aprovação de importante Lei – mais um passo, mais um marco e orgulho para nosso povo em busca de uma Capital Mineira mais ética e respeitosa com toso os seres que nela vivem. (...) *Importante ressaltar que continuaremos pleiteando e colocaborando (sic) para encontrarmos juntos – Poder Público e sociedade civil organizada – alternativas dignas de trabalho aos carroceiros, para que, o mais rápido possível, esse transporte de tração animal não mais exista em nossa moderna BH* (http//:www.adocaobh.blogspot.com.br – acessado em 30 set. 2012).

Assim, o que presenciei em meu convívio com os carroceiros é uma mistura de discursos e práticas de pessoas historicamente discriminadas, que há 14 anos vêm se relacionando de maneira mais direta com a municipalidade[29]. As técnicas e discursos utilizados por eles são um amálgama entre conhecimentos tradicionais (em grande medida desconsiderados pelas vozes oficiais e oficiosas) e discursos oficiais[30]. Para retomar Canclini novamente, pode-se dizer que sua condição e modo de vida explicita

---

[28] É uma tendência nacional a extinção ou restrição da circulação do carroceiro em grandes cidades. Em São Paulo o emprego de veículos de tração animal foi proibido pela Lei Municipal nº 11.887, de 1995; no Distrito Federal, a circulação de carroças dentro do Plano Piloto e em outras 37 vias foi proibida pelo Decreto nº 27.122, de 28 de agosto de 2006; em Porto Alegre, a Lei 10.531, de 10 de setembro de 2008, institui o Programa de Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal e de Veículos de Tração Humana, e estabelece um prazo de 8 anos para o fim total de trânsito desses veículos; em Recife, a Lei nº 17.680 de 2010 institui o Programa para Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal na cidade; Rio de Janeiro e Curitiba, aos moldes de Belo Horizonte, regulamentaram o ofício, respectivamente por meio da Lei nº 3350 de 28 de dezembro de 2001 e pela Lei nº 11381 de 11 de novembro de 2005.

[29] O termo *direta* aqui diz respeito às maneiras legais de controle e à assistência veterinária. Como ressaltei, o diálogo com a prefeitura é mais complicado e vem perdendo espaço nos últimos anos.

[30] Acredito que o não reconhecimento do saber tradicional é um dos fatores que impossibilita que o Programa abandone a auto-concepção assistencialista e assuma um trabalho dialogicamente propositivo.

uma realidade urbana mais genérica, que contudo nem sempre é admitida (como mostram os exemplos citados) - isto é, a constante reformulação dos "capitais simbólicos em meio a cruzamentos e intercâmbios": "A sociabilidade híbrida que as cidades contemporâneas induzem nos leva a participar de forma intermitente de grupos cultos e populares, tradicionais e modernos" (CANCLINI, 1997, p.354).

Sobre relações – metodologia e abordagem

Conforme minha interação com os carroceiros aumentava pareceu-me necessário criar uma estratégia para mapear sua vida urbana, uma vez que sua organização social e territorial é tão fluida. Aos poucos percebi que as relações que eles criam são essenciais para a manutenção diária do ofício na cidade, em situações que vão desde o contato e a constituição de uma clientela, até alianças que geram possibilidades de alimentação para os animais sem dispêndio monetário, bem como troca de favores e serviços entre os próprios carroceiros.

Desse modo, este trabalho se propõe a descrever três eixos importantes para compreensão do universo e da dinâmica dos carroceiros em uma metrópole como Belo Horizonte. O primeiro deles é *a interação que se estabelece entre homem e animal*, que diverge em pontos significativos de uma relação mais generalizada em um contexto urbano pós-industrial (Tapper, 1994). O segundo se refere à *relação espaço-temporal que organiza o universo carroceiro e caracteriza sua presença na cidade*. Ao mesmo tempo que essa relação institui sua posição e articulação social, ela fundamenta uma problemática, na medida em que a cidade, pelo menos nos últimos dez anos, está inserida em um tipo de administração que adota o modelo público-privado, alheio a minorias que estejam desarticuladas à macro-organização de um capital transnacional e a uma concepção espaço-temporal definidos[31]. O último ponto

[31] Vainer (2011) vê a realização dos Jogos Olímpicos de 2016 no Rio de Janeiro como o desenlace de uma trajetória ao longo da qual uma nova concepção de cidade e de planejamento urbano são impostos. No atual contexto brasileiro tal análise pode em muitos aspectos ser estendida à várias metrópoles, inclsuive BH. Nesse sentido, o autor faz observações sobre o conceito de *urbanismo ad hoc*, cunhado por Asher, cada vez mais difundido no mundo globalizado: "O acompanhamento do 'desenvolvimento urbano espontâneo', isto é, do mercado, exigia flexibilidade: o urbanismo ad hoc vai afirmar a primazia do mercado e operar a reconfiguração do modelo, definindo o negócio e a oportunidade de negócio, como fundamentos essenciais da nova cidade e do novo planejamento. Submetida ao movimento espontâneo do mercado, a cidade deve funcionar como verdadeira empresa (...), e como tal deve ser conduzida. Por conseguinte, e coerentemente, há que entregá-la, sem hesitação e sem mediações, a quem entende de negócios: os empresários capitalistas" (VAINER, 2011, p.5).

dessa base triádica é formado pelas *relações que se estabelecem entre os próprios carroceiros e diferentes agentes urbanos*.

O texto é organizado da maneira que se segue: no capítulo 1 descrevo a dinâmica da doma, do trato e da criação dos animais dos carroceiros. Tendo por inspiração a clássica etnografia de Evans-Pritchard (2008) sobre os Nuer, começo por dar ênfase à relação criada entre homem e animal no convívio diário e analiso o aprendizado por que passam homens e animais nesse processo. No capítulo 2 traço um esboço dos principais atributos dos animais para os carroceiros e proponho uma análise da taxonomia empregada para designá-los, buscando aprofundar o estudo sobre a relação homem-animal neste universo. No capítulo 3 apresento a etnografia de uma festa que revela, pelos seus excessos e inversões, concepções e apreensões do mundo a partir do ponto de vista carroceiro. Neste capítulo apresento ainda uma análise da série fotográfica que me foi solicitada por eles. Por fim, o capítulo 4 é dedicado à análise de suas concepções espaço-temporais que estão intimamente ligadas ao modo como produzem suas relações sociais no contexto urbano.

É de se notar, portanto, que os três eixos pelos quais analiso (e que são o pano de fundo dos capítulos) tratam fundamentalmente de relações sociais (entre humanos e entre humanos e animais) e espaço-temporais com a cidade. Ao optar por acompanhar e observar o cotidiano carroceiro a partir desta perspectiva sigo a proposta de uma corrente antropológica contemporânea iniciada por Lévi-Strauss, ou por Gabriel Tarde, se se preferir. Como irá lembrar Wagner (2010b), ainda que Lévi-Strauss não questione o conceito de sociedade, o estruturalismo francês abre uma nova perspectiva antropológica ao privilegiar o estudo das relações entre os termos ao invés dos termos em si[32] – operando, assim, uma inversão no método amplamente praticado pelos funcionalistas britânicos, que buscavam encontrar os modos desenvolvidos pelas sociedades para se manterem unidas. Assim, com o etnólogo francês, estavam lançada as bases para uma "virada antropológica", que mais tarde questionaria se, de fato, grupos e sociedade são fenômenos dados, ou se como já argumentava Leach

[32] Ao aproximar o método de pesquisa antropológica à lingüística, Lévi-Strauss fazia do programa da segunda disciplina modelo para a primeira, principalmente em quatro pontos fundamentais: "em primeiro lugar, a fonologia passa do estudo dos fenômenos lingüísticos *conscientes* para o de sua infra-estrutura *inconsciente*; recusa-se a tratar os *termos* como entidades independentes, tomando como base de sua análise, ao contrário, as *relações* entre os termos; introduz a noção de *sistema* (...) finalmente, ela visa à descoberta de *leis gerais* (...)" (LÉVI-STRAUSS, 2008a, p.45) [grifos no original]

(2001), não seriam apenas uma "maneira [do antropólogo] de organizar a experiência" (Leach *apud* Ferrari: 2006, s/p).

Mas se Leach já havia problematizado tal conceito em 1959, são autores de uma geração posterior que irão levar a crítica às últimas conseqüências e propor um novo modelo antropológico, ao se depararem com culturas melanésias. Assim, Strathern, Wagner, dentre outros autores[33], irão adotar uma nova postura etnográfica e etnológica, que Ferrari (2006) irá destacar:

> Se não há a "sociedade" como algo passível de ser observado como "coisa", se o termo não deve ser utilizado por nos fazer pensar as populações como unidades, e os indivíduos como partes do todo exterior a eles, um conceito de outra natureza deve substituí-lo: ele deve ser de *natureza relacional*, *e não entitária* (FERRARI, 2006, s/p).

Portanto, essa postura se distancia de uma teoria clássica do social, que tende a "tornar seus grupos sólidos e substanciais sacrificando a realidade e a substancialidade de tudo o mais" (WAGNER, 2010, p.240) - e se volta para a tarefa descrita por Latour de "traçar associações, seguir os atores, lentamente (*slowsociology*), e conectar indiscriminadamente seres humanos, animais, coisas, átomos, todos considerados igualmente actantes e participantes desses 'coletivos'" (FERRARI, 2006, s/p). Assim, a teoria antropológica, ao abandonar um certo modelo sistêmico de explicação e privilegiar o estudo das relações produzidas, torna necessária a introdução de um outro conceito, que dê conta do próprio dinamismo daqueles sujeitos os quais estuda. Dessa forma, o termo *socialidade*, já utilizado por Wagner em 1974, e defendido por Strathern (*apud* INGOLD, 1996), parece ser o mais adequado:

> A socialidade é algo que "se torna", não que "se tornou", e sua eliciação se assemelha ao conceito de "déficit spending": as pessoas traçam fronteiras, impelem e eliciam, e as relações tomam conta de si mesmas (WAGNER, 2010, p.249).

No caso dos carroceiros é este dinamismo relacional que reposiciona socialmente o indivíduo a cada nova associação (e distinção) que cria. Cada uma dessas relações possui temporalidades próprias, ao longo das quais, a própria posição do indivíduo

[33] Deve-se ressaltar que paralelamente aos estudos melanésios, também Joanna Overing (1977) já destacava que o conceito de grupos corporados não era adequado para se pensar o contexto ameríndio.

também se modifica. Assim, Strathern e outros autores fazem da socialidade um conceito chave, que parece ser produtivo para analisar o contexto carroceiro:

> A noção de "socialidade" é portanto uma alternativa não apenas para o uso do conceito de sociedade, mas principalmente um dispositivo teórico que permite ver o curso da vida das pessoas junto às quais se vive de outra maneira. Será preciso então levar a cabo um relacionismo radical, em que tudo - e este tudo inclui humanos e não-humanos - é posto em relação (FERRARI, 2006, s/p).

Portanto, as relações descritas neste trabalho devem ser entendidas a partir do conceito de socialidade.

Entre imagens

Durante a pesquisa utilizei a fotografia e a câmera fotográfica como intermediadora da interação e possível estimuladora de situações. Procurei manter não só as imagens mas o próprio ato fotográfico como princípios metodológicos. Analisando retrospectivamente, apesar da decisão prévia, a fotografia foi uma ferramenta que escolhi baseado em meu interesse e experiências anteriores, como no trabalho realizado em 2010 no São Geraldo, mas não estava relacionado a algum aspecto específico dos carroceiros. Contudo, com o convívio fui percebendo o quanto a *visualidade* é importante para os carroceiros, que desenvolvem a partir dela toda uma linguagem que lhes é imprescindível (em situações que vão do contato com o cliente à relação diária com o animal). Nesse sentido, e por acaso, o meu modo de relacionamento com os carroceiros se mostrou acertado, pois ao fotografar, imprimir e levar as imagens para vermos e conversarmos sobre elas, eu estava ressaltando um tipo de observação já muito praticada por essas pessoas. Foi ainda a partir dessa dinâmica de discussão sobre as fotografias que pude perceber de forma mais clara que a relação entre homem e animal é em grande medida estabelecida pelo significado e abrangência do corpo animal (nos três primeiros capítulos trabalho diferentes aspectos desta questão). Isto porque as fotografias operavam a materialização do índice que o próprio corpo do animal é.

Meu método foi imprimir regularmente uma série de fotografias produzidas e as levar ao bota-fora, para oferecê-las aos carroceiros depois de conversar sobre elas. As observações concentravam-se quase que exclusivamente sobre aquele corpo eqüino e sobre sua história (apesar de a imagem possuir uma série de outros elementos: desde

os próprios carroceiros, até paisagens do bota-fora, tipos variados de carregamento, clientes, trânsito urbano, etc.). Eram narradas genealogias de cavalos e realizadas análises, piadas, elogios e críticas sobre o estado de cada animal, a partir do que era visível (muitas vezes apenas para eles) naquele corpo impresso. Assim, minha própria metodologia de pesquisa foi submetida ao modelo relacional que eu havia traçado para estudá-los.

E, se num primeiro momento minha autonomia e direção das fotografias estiveram relativamente estáveis, rapidamente essa posição foi modificada, chegando a situações em que as linhas de proposição inverteram-se e fui dirigido por eles, que tinham então objetivos bem definidos de utilização para essas imagens. Reuni estas fotografias na série apresentada no capítulo 3, pois a meu ver, elas sintetizam a complexidade de toda a relação homem-animal – que, sem eu prever, ganhou espaço central neste trabalho, a tal ponto de chamá-la em certa altura de *potência centauro*.

Dito isso, um último ponto deve ser apresentado, que diz respeito à linguagem da imagem. Afora a utilização da fotografia como dispositivo de interação (durante o próprio ato fotográfico e na medida em que pude discutir com os próprios sujeitos sobre sua representatividade e conteúdo), a imagem tem neste trabalho papel de artifício etnográfico, apresentando questões próprias à sua linguagem.

Na antropologia o texto é um formato largamente trabalhado, discutido, esculpido. Vários tipos de escrita foram produzidos e debatidos na história da antropologia. E, obviamente, essa produção e discussão sobre a linguagem enriquecem seu artesanato. Os melhores etnógrafos e etnólogos são grandes escritores, Geertz e Lévi-Strauss são apenas dois exemplos de um universo muito maior. Mas não se pode dizer que o mesmo aconteça com a fotografia, onde nomes como Pierre Verger e Claudia Andujar, ou obras propositivas como *Balinese Character* de Bateson e Mead (1942) são menos abundantes e academicamente importantes. Para que a imagem possa assumir um papel produtivo na antropologia sua linguagem deve ser trabalhada, discutida, contraposta de maneira mais extensa e preocupada. Como Samain (1995) já afirmou de variadas maneiras, a "linguagem do 'discurso' erudito representa um poder como a 'mensagem da imagem' constitui um outro poder de apreensão de uma única realidade" (SAMAIN, 1995, p.25). Por isso, mesmo a fotografia tendo papel importante na pesquisa esta não é uma dissertação em que abundem as imagens. Optei

por utilizá-las de maneira pontual justamente para enfatizar sua linguagem específica, e o que dela pode surgir, inserindo-as em uma série contínua, no capítulo 3, quando trato de maneira mais demorada do encontro produtivo entre homem e animal[34]. Ali apresento três situações diversas que mostram, cada uma a seu modo, esse vínculo: situações cotidianas de carregamentos, a série supracitada e imagens produzidas na festa dos carroceiros. Decidi por inserir 44 imagens, num universo de 3.000. Novamente, este gesto é por acreditar não na autonomia imagética em relação ao texto, mas na *autonomia de expressão desta linguagem*. Ao invés de restringi-la a um anexo no fim de uma monografia, ou a algumas pranchas espalhadas que deixam ver apontamentos feitos no texto, as concentrei em um único momento. Essa experiência é uma tentativa de exploração do lugar antropológico da imagem: fazer ver dimensões da realidade de maneira particular[35]. Nesse sentido, as fotografias são, por si só, mais um dos argumentos sobre a questão central deste trabalho - ou antes, não são argumentos porque não foram construídos pela escrita. Meu propósito é que elas suscitem o *pensamento plástico*, como quer Francastel[36]. Ao mesmo tempo, a localização das imagens no trabalho, inserida após dois capítulos textuais e antes de outro texto que irá discutir (por outro viés) as mesmas questões que elas levantam - é uma tentativa de fazer com que as fotografias se deixem impregnar pelo texto, e vice-versa.

---

[34] Utilizo também imagens em anexo mas que tem caráter distinto, notadamente de ilustrar apontamentos do texto.

[35] O que a torna insubstituível, da mesma forma que o texto o é. Cada um faz ver aspectos da realidade construídos por sua própria linguagem. Afinal, toda linguagem é também metalinguagem.

[36] Em *Realidade Figurativa (1982)*, Francastel busca elucidar a natureza do fato artístico em suas relações com a sociedade, voltando sua atenção às artes figurativas. Para isso, trabalha o conceito de *pensamento plástico*, que assim como o pensamento matemático e o pensamento político é entendido como *modo de conhecer o mundo*. Este *pensamento plástico* ou *estético* seria um sistema coerente e independente, "um desses grandes complexos de reflexão e de ação em que se manifesta uma conduta que permite observar e exprimir o universo em atos ou linguagens particularizadas" (FRANCASTEL, 1982, p.4). Este é um tipo de pensamento singular, que não utiliza o veículo língua para se exprimir. Concordando com o autor, acredito que a arte não é ilustração, não repete o que seria possível conhecer por outra linguagem. "Uma obra de arte não é *jamais* o substituto de outra coisa; ela é em si a coisa simultaneamente significante e significada" (FRANCASTEL, 1982, p.5). A linguagem criada pela obra figurativa é *estruturada* pela Forma (com notação em maiúscula pelo autor), entendida como o conjunto de elementos que compõem a imagem. Acredito que o caráter artístico da fotografia lhe é imanente e, nesse sentido, o conceito de *pensamento plástico* é produtivo para compreender as imagens que produzi. Portanto, as formas que compõem a imagem trazem elas mesmas *mais uma* possibilidade de *compreensão* dessa relação. Na conclusão do trabalho avalio outros modos de agir das imagens propostos por essa montagem.

CAPÍTULO 1 - Dia-a-dia (ou uma "ciência *no* concreto")

Apresento neste capítulo uma descrição sobre a dinâmica de doma, trato e criação dos animais de carga dos carroceiros do extremo leste da cidade. O início deste trabalho coincide, assim, com o nascimento de uma relação que é norteadora do universo carroceiro e se propõe a dar a medida da presença e da importância do animal na vida destes homens e crianças (e em menor escala de mulheres). O capítulo trata ainda do desenvolvimento de uma educação advinda da doma já que é neste momento que homens e animais começam a produzir uma linguagem compartilhada e, desse modo, é quando cada um deve apreender os modos de agir e fazer agir. Descrevo, assim, o desenvolvimento de um conhecimento específico originado no contexto do concreto das ruas da cidade.

A vida do carroceiro é trespassada pela dimensão animal. Evans-Pritchard (2008), ao etnografar a sociedade Nuer, afirmou que estes "não só dependem do gado para prover muitas das necessidades vitais, mas possuem o modo de encarar o mundo de um boiadeiro" (EVANS-PRITCHARD, 2008, p.23). Com o cuidado de manter a devida distância entre os estudos (o autor descreve uma sociedade semi-nômade nilota da década de 1930), deve-se ressaltar que também o ethos carroceiro é construído a partir da proximidade e significação que a espécie eqüina[37] tem para o homem. Assim, a compreensão do modo como os próprios carroceiros apreendem essa relação torna possível uma aproximação significativa ao seu modo de vida.

Como mostrou o antropólogo britânico a relação entre homem, animal e ambiente[38] pode se tornar definidora de um modo de estar no mundo, interferindo, inclusive, nas relações sociais. Se "a atitude do Nuer e seu relacionamento com povos vizinhos são influenciados pelo amor ao gado e pelo desejo de adquiri-lo", da mesma maneira, os carroceiros relacionam-se entre si, com seus clientes, e com a própria cidade a partir deste entrosamento com (e o interesse pelo) animal. O sistema de trocas e comércio, as observações atentas sobre o estado de cada cavalo que freqüenta o bota-fora, as

[37] Por questão de fluidez do texto em certos momentos deste trabalho optei por resumir a referência às diferentes espécies de animais de carga e montaria pelo termo *eqüina* (espécie) e *cavalo* (indivíduo). Ressalto que nestes momentos o termo faz referência também a asininos e muares (salvo exceções pontuais em que se trata de um cavalo específico). A opção pela utilização do termo eqüino se deve pela sua maior presença quando comparada às outras espécies.

[38] Destaco a importância da relação ecológica no capítulo 4.

pequenas conversas de esquina e encontros no bar, as rotas na cidade que são planejadas a partir do que é considerado como sendo o melhor deslocamento para o animal, o próprio tempo de deslocamento, a rotina diária, os momentos de lazer, enfim, toda a vida do homem está impregnada pela presença desses animais. Também entre os carroceiros pode-se dizer que o cavalo não só "constitui o bem mais prezado" e representa a "posse social mais importante" do homem, mas é ele o responsável pelo "vínculo de numerosos relacionamentos sociais" (EVANS-PRITCHARD, 2008, p.26-7). Parafraseando o autor, pode-se dizer que neste universo o idioma social dos carroceiros é um idioma eqüino.

Agora, se a presença e constância animal é definidora de relações sociais entre humanos, ela também irá definir os modos de concepção da humanidade e da animalidade entre os carroceiros. Como diria Ingold (1995), as noções de humanidade e de ser humano determinam e são determinadas pelas próprias ideias compartilhadas sobre a noção de animal. Desse modo, a atenção mais demorada sobre os atributos e características conferidos a cada categoria pelos carroceiros se justifica porque compreendendo-as tem-se uma idéia do modo pelo qual é concebida a articulação do mundo e dos seres que o habitam neste universo. Ingold também retoma criticamente uma das concepções modernas sobre a animalidade:

> Como condição oposta à humanidade, a animalidade transmite uma noção da qualidade de vida no estado de natureza, onde se encontram seres "em estado cru", cuja conduta é impelida pela paixão bruta em vez da deliberação racional e que são totalmente livres dos constrangimentos da moral ou da regulação dos costumes. (...) Um traço marcante da tradição ocidental é a tendência a pensar em dicotomias paralelas, de modo que a oposição entre animalidade e humanidade é posta ao lado das que se estabelecem entre natureza e cultura, corpo e espírito, emoção e razão, instinto e arte, e assim por diante (INGOLD, 1995, p.44-5).

Se o carroceiro compartilha uma série de preceitos e noções que constituem a cosmologia ocidental, certamente desenvolve uma concepção própria sobre seus animais. Neste primeiro capítulo meu objetivo é mostrar que a relação diária entre ambos, que vai do amansamento do potro ao trato contínuo e trabalho em conjunto ao longo dos anos, determina limites e interações possíveis entre homens e animais - construídas a partir das próprias ações de cada indivíduo - que transcendem ou misturam as oposições natureza-cultura, corpo-espírito, animalidade-humanidade. A

partir dessa relação, uma noção particular de animalidade é construída. É Ingold ainda quem chama atenção para o fato de que cada nova geração do "tradicional pensamento ocidental",

> ... reconstrói sua concepção própria de animalidade como uma deficiência de tudo o que apenas nós, os humanos, supostamente temos, inclusive a linguagem, a razão, o intelecto e a consciência moral (INGOLD, 1995, p.39).

Tal visão, notadamente antropocêntrica, se vale de certas características presentes no ser humano para comparações[39] com o animal, que é posto numa posição inferior ou de incompletude em relação ao próprio ser humano[40]. Por esse ângulo, portanto, a espécie *homo sapiens* compartilha uma animalidade (biológica) com as outras espécies, que são por sua vez, concebidas pela via negativa:

> Every attribute that it is claimed we uniquely have, the animal is consequently supposed to lack; thus, the generic concept of 'animal' is negatively constituted by the sum of these deficiencies (INGOLD, 1988, p.3).

Entre os carroceiros do extremo leste de Belo Horizonte, contudo, se os animais são concebidos como possuidores de atributos tidos como exclusivos do homem, tais características, tampouco, são construídas por um viés exclusivamente antropomórfico. Isso porque, como pretendo mostrar, neste universo a diferença categorial é fundamental (tanto no plano imaginário, quanto no plano da ação), e o fato de o animal compartilhar atributos com os humanos, não fazem dele um "quase-humano", ou um "humano-inferior". Tendo em vista essas questões, Latour se tornou autor importante para compreensão do lugar que o animal ocupa neste universo, ao problematizar a distinção natureza-cultura. Como irá ressaltar Lima (1999),

> Quando consideramos os dois termos [natureza-cultura] como macroclasses entre as quais todas as coisas podem sem distribuídas, situamos os humanos em ambas as classes e, nesse lance, submetemos a distinção a um esquema concêntrico. Quem melhor ilustra esse método é, talvez, Lévi-Strauss (...). A natureza compreende (possibilita e em certo

---

[39] Como Ingold chama atenção, esta concepção está presente em uma certa corrente gradualista das ciências naturais, que define o homem como o representante máximo da escala evolutiva.

[40] A ironia de Ingold é produtiva: "Em comparação conosco, não surpreende que os chimpanzés não se saiam muito bem como humanos, mas a semelhança é tão grande que tendemos a encará-los (...) como seres humanos incompletos, e não como macacos completos" (INGOLD, 1995, p.51).

`

> sentido determina) a cultura; esta é parte e uma certa modalidade de expressão da natureza (LIMA, 1999, p.43).

Lima destaca uma curiosa imagem que surge desta postura:

> Exprimindo então uma leitura hierárquica da distinção, a Antropologia compartilha com o senso comum a estranha idéia de que a natureza é mais real que a cultura, que a natureza é objetiva e a cultura, não (LIMA, 1999, p.44).

Latour (1994) relativiza justamente o conceito de natureza, que deixa de ser um pano de fundo comum às diversas culturas. Assim, tanto cultura como natureza passam a ser reais e construídas, na mesma medida. Com este gesto o autor possibilita aquilo que nomeou de antropologia simétrica, justamente por exercer uma visão sobre humanos e não-humanos que deixa de ser concêntrica e hierárquica (LIMA, 1999):

> Quando digo que a distinção interior/exterior não existe, quero dizer que não devemos acreditar na existência de interior e exterior. Devemos situar-nos exatamente no ponto em que são definidos o interior e o exterior da rede. Assim a questão é exatamente a mesma: temos que encarar interior-e-exterior como uma categoria ativa, criada pelos próprios atores, e ela tem que ser estudada como tal (Latour e Crawford *apud* LIMA, 1999, p.51).

Assim, a concepção de Latour sobre aquilo que irá chamar de naturezas-culturas e sobre os quase-objetos e quase-sujeitos (ou híbridos), possibilita uma nova visada em direção aos humanos e não-humanos. Para Latour, ambos são dotados de agência – portanto, são actantes - e a partir de uma miríade de relações, formam coletivos e redes, continuamente.

> A natureza e a sociedade não são dois pólos distintos, mas antes uma mesma produção de sociedades-naturezas, de coletivos. A primeira garantia torna-se, portanto, a não-separabilidade dos quase-objetos e dos quase-sujeitos. (...) O trabalho de mediação torna-se o próprio centro do duplo poder natural e social (LATOUR, 1994, p.138-9).

A proposta de Latour torna possível, portanto, a visão de um mundo repleto de agências que de maneira alguma se restringem à humanidade. Mas é também Lima que chama atenção para o fato de que talvez, o mais significativo no gesto do autor, não seja a questão da presença ou ausência da distinção natureza-cultura. O que é fundamental "é a questão da diversidade dos regimes por meio dos quais ela [distinção] opera" (LIMA, 1999, p.43). Seguindo o argumento de Lima, deve-se ressaltar que os carroceiros não só fazem a distinção natureza-cultura, como se

utilizam desta separação para agir. Contudo, na relação com seus animais, quando analisada à luz das concepções modernas tradicionais, não só os limites entre natureza e cultura são diversos e específicos, como os atributos distribuídos entre cada uma das "macroclasses" muitas vezes são organizados de outra forma.

Assim, ainda que inseridos na cosmologia ocidental, os carroceiros vivem particularidades que fogem, ou melhor, que sobrepõem-se a ela. Mais uma vez Lima, ao propor uma "teoria etnográfica da distinção natureza cultura", acaba por nuançar a proposta de Latour, ao destacar que mais do que uma contraposição entre totalidades, isto é, entre uma cosmologia ocidental X outra cosmologia[41], numa explícita oposição privativa (que acaba por cair na oposição Nós X Outros), o mais produtivo é perceber as diferenças de regime empregadas nas próprias cosmologias. Ademais,

> Quem garante que a relação com um animal de estimação seja uma constante, independentemente de ser ele um cachorro, um gato ou tartaruguinha? Quem garante que, para o vaqueiro, a diferença significativa entre o homem e o gado seja a mesma que existe para com o cavalo? A distinção proposta por Deleuze e Guattari não é para ser aplicada a duas espécies de cosmologias, mas a dois usos de uma mesma cosmologia, um uso "maior" e outro "menor" (LIMA, 1999, p.50).

Esta etnografia pretende descrever e interpretar um uso menor, dentre uma constelação de *usos menores da cosmologia ocidental na cidade*, a dos carroceiros do extremo leste de Belo Horizonte.

1.1 – *Espécies e categorias de animais*

Os carroceiros distinguem três espécies de animais com os quais se relacionam e trabalham:

- Cavalos e éguas – que chamarei de eqüinos;
- Jumentos e jegues - que chamarei de asininos;
- Mulas e burros - que chamarei de muares. Ambos são gerados no cruzamento entre um jumento e uma égua e nascem estéreis[42].

---

[41] No caso específico a referência é à cosmologia juruna, etnografada pela autora.

[42] Embora os termos coletivizantes possam ser utilizados pelos carroceiros é mais freqüente o emprego do termo que designa a espécie e não o coletivo.

Facilmente diferenciados por sua conformação física, cada uma das espécies guarda particularidades que serão apreciadas e avaliadas pelos carroceiros em diferentes circunstâncias. Os eqüinos são os mais velozes e são tidos como animais que "dão tudo o que tem", no sentido de que trabalham até esgotarem suas forças[43]. Já asininos e muares são conhecidos por serem mais fortes e de *personalidade* geniosa. Costumam *empacar*, negando-se a fazer esforços excessivos. Há um consenso em estabelecer que eqüinos são animais menos *inteligentes*, por isso mais fáceis de serem dominados e satisfazerem a vontade de seu dono.

Apesar de na Regional Leste o índice de eqüinos ser maior[44], segundo os carroceiros, a espécie e o gênero do animal com o qual se irá trabalhar é uma escolha, em certa medida, pessoal. Conheci carroceiros que só trabalham com éguas, outros que preferem burros e mulas, e assim por diante[45]. As justificativas geralmente estão relacionadas ao "se dar bem com o animal" – argumento que conjuga pelo menos três aspectos: *afetivo* (que inclui a avaliação estética, elemento relevante para os carroceiros), *produtivo* (ligado ao rendimento satisfatório no trabalho) e *relacional* (facilidade e entrosamento[46] na lida diária).

A princípio, o número de animais que um único dono possui é reduzido. Além do trato e da criação demandarem muito tempo e gastos consideráveis, a falta de espaço para abrigo e para a doma desencorajam a formação de tropas. Por outro lado, o serviço diário na carroça demanda um esforço grande dos animais, que precisam ter

---

[43] Nos casos extremos o esforço excessivo pode conduzir à morte. Não presenciei nenhuma situação que tenha chegado a esse ponto no que se refere ao carregamento em serviços, mas no capítulo 2 descrevo a morte de um animal de sela em parte explicada pela exaustão após grande esforço.

[44] O número de animais em circulação varia– seja por venda, morte, fuga ou roubo – ou ainda por saída e entrada de carroceiros no oficio. Em uma contabilização que fiz em julho de 2012, em um universo de 46 animais, 7 eram muares e o restante eqüinos. A proporção aqui gira em torno de 6,5 equinos para cada muar. Já de acordo com os dados registrados pelo Programa Carroceiros, entre 2009 e 2010, em um universo de 66 animais, 11 são muares, o que deixa a proporção em 6 equinos para cada muar. *Não registrei a utilização de asinino em serviço, contudo, os muares necessariamente nascem do cruzamento entre o jumento (asinino) e a égua (eqüino).*

[45] Pesquisa realizada pela Escola de Veterinária da UFMG, a partir do número de equídeos cadastrados no Programa Carroceiros entre 2004 e 2007, também assinala a "maior preferência por eqüinos em todas as regionais, variando de 76 a 80% do total de animais cadastrados, de acordo com o ano e com a regional". Segundo a pesquisa, ainda em relação a espécie eqüina, há preferência pelo indivíduo macho, "por este não possuir a ciclicidade da fêmea" (PALHARES, 2007). Ressalto que não me deparei com tal justificativa por parte dos carroceiros com quem convivi.

[46] Deve-se ressaltar que este entrosamento pressupõe uma empatia entre ambos, nos termos nativos, "se dar bem com o animal", "o animal ir com a minha cara".

um bom descanso. Assim, o mais comum é que cada carroceiro possua em média dois animais de carga, que são alternados a cada dia. Portanto, o regime de trabalho médio de um animal é de um dia de serviço para outro de descanso.

Os animais são classificados em duas categorias: os *de sela* e os *de carroça*, ou seja, os de montaria e os de carga. Quase nunca um animal é considerado adequado para as duas atividades e é freqüente a criação de pelo menos mais um animal para a montaria.

As principais diferenças entre as categorias se estabelecem levando em consideração força, resistência e mansidão que no animal de carga devem ser maiores. Para que o cavalo possa trabalhar nas ruas, andando entre carros e muitas vezes adentrando casa de clientes, é necessário que ele não se assuste facilmente, que seja calmo, que obedeça seu dono e que agüente ou se permita carregar um peso grande (em média, algo em torno de 400 a 500 quilos) em um terreno tão irregular como o de Belo Horizonte. Segundo os carroceiros, a maneira de saber se um animal novo "*dá para carroça"* é no momento do *amansamento,* quando então será possível ao homem perceber se ele *aceita* ou não trabalhar na carroça (ver próxima seção).

Os animais de sela, contrariamente aos de carga, estão associados aos momentos de lazer e de competição. Eles são os animais mais caros e valiosos, trabalham menos que aqueles de carga, ou, do ponto de vista nativo, não trabalham, e passam a maioria do tempo nos currais ou em áreas onde são criados[47]. Sua forma de criação e rotina são tão diferentes, que quando comparados aos animais de carga, são considerados "animais criados no suco"[*], "que não agüentam uma subida boba carregando peso".

Pode-se dizer, dessa maneira, que existem dois "valores práticos" distintos, que são utilizados para avaliar cada uma das duas categorias de animais - para aqueles de carga, são as características referentes ao serviço nas ruas: tranqüilidade no trânsito, resistência, força e obediência; e nos animais de sela, são aqueles elementos normalmente relevantes em uma competição de montaria: beleza e precisão físicas,

[47] Em 2012, um eqüino para trabalho em carroça era vendido em Belo Horizonte por um valor que variava entre R$1.500 e R$5.000. Já animais de sela, que serão utilizados nas diversas competições amadoras organizadas pelos próprios carroceiros, podiam valer entre R$10.000 e R$12.000.

[*] Expressão que indica uma criação tranqüila, em que os animais não precisam trabalhar.

velocidade. Ou, para dizer de outro modo, capacidade de produção nos primeiros e qualidade estética nos segundos[48]. Portanto, a valorização do animal de carga está também atrelada a uma razão prática (SAHLINS, 2003), por auxiliarem a subsistência humana, aos moldes do que acontece com os Nuer:

> Os Nuer valorizam suas vacas segundo a quantidade de leites que elas fornecem e eles conhecem os méritos de cada uma a esse respeito. (...) Para eles uma vaca jamais é simplesmente uma vaca, mas é sempre uma boa vaca ou uma vaca ruim, e o Nuer a quem é devida uma vaca não aceitará em pagamento da dívida uma que não tenha sua aprovação. Se se perguntar a um Nuer em um acampamento de gado quais são as melhores e as piores vacas do rebanho, ele pode dizer imediatamente (EVANS-PRITCHARD, 2008, p.29-30).

O que ocorre no contexto carroceiro é semelhante: os animais são constantemente observados e avaliados, e cada homem saberia dizer sem problemas quais os melhores animais de carga e de sela da região.

O animal de carga é tido como um *parceiro diário*, e a relação homem-animal mais comum na rotina se dá nesse sentido. Como mostro adiante, essa relação é complexa e assume várias dimensões ao longo do dia. Em contraposição, proponho classificar como uma *relação de exceção* aquela que se desenvolve com o animal de sela[49] (inclusive, ela só é passível de acontecer até certa idade do homem, quando o incômodo e desgaste físico não permitem que permaneça montado no lombo do animal). Contudo deve-se ressaltar que as relações criadas com cada uma das categorias são complementares e integram a relação homem-cavalo como um todo.

Nesse sentido, este capítulo se ocupa em grande medida dos animais de carga pois é com eles que se desenvolvem as relações diárias do ofício. Contudo, ressalto que não estou subestimando a relação estabelecida com os animais de sela, e que, na realidade é ela que irá ajudar a estabelecer um retrato mais abrangente da relação ideal entre ser humano e ser animal. Portanto, descreverei o cotidiano do grupo – isto é, seu ciclo regular – para mais tarde chegar aos hiatos tão caros a uma análise antropológica – os momentos rituais.

---

[48] Ao longo da dissertação descrevo a complexidade que cada um destes "valores práticos" adquire e as qualidades que abarca. Por exemplo, no caso dos animais de carga a questão estética também é um elemento que entra na avaliação produtiva do animal.

[49] O Cap. 3 irá nuançar as polarizações colocadas aqui no intuito metodológico de análise etnográfica.

1.2 - Locais de criação

A jornada de trabalho do homem e do animal na rua, em média, tem início às 8h e termina por volta das 17h, com curtos intervalos de descanso entre uma viagem e outra (quando o animal pode ser alimentado com pequenos restos de comida, como verduras e folhas ou capim no próprio bota-fora). Há um intervalo maior, de aproximadamente uma hora, para o almoço do carroceiro[50]. Nesse período destinado ao trabalho, além dos carregamentos, o carroceiro realiza outras tarefas relacionadas ao oficio, como a compra de acessórios, remédios e complementos alimentares, a coleta de capim, enfim, se atém aos pormenores da manutenção do animal e da carroça. No restante do tempo os animais permanecem nos locais em que são criados.

Na cidade são três as maneiras de criação: nas próprias casas dos carroceiros [1]; em terrenos ou lotes vagos [2]; e em menor ocorrência, em pequenos currais urbanos [3].

[1] Quando criados nas casas, os animais tem uma presença marcante e uma ocupação espacial significativa, tendo em vista que a maioria das habitações são simples e construídas em terrenos de área restrita. Nesses casos, as pequenas áreas externas das casas são adaptadas e tornam-se o espaço de criação – em alguns casos são improvisadas baias e coxias. Essas áreas geralmente são de chão de terra batida ou acimentadas, o que irá facilitar a manutenção da higiene no local. O chão geralmente é coberto com serragem, comprada em lojas do gênero, que além do conforto, funciona como isolante térmico e facilita a higiene, pois sem ela é comum os animais revolverem-se nos próprios excrementos para se aquecerem. Idealmente, a limpeza do local deve ser diária[51].

Quem detém a propriedade do animal é o homem e não a família como um todo. Assim, a responsabilidade maior de limpeza do local de criação e do trato é em

---

[50] Os carroceiros costumam trabalhar de segunda-feira a sábado e, em menor quantidade, domingo. Neste cálculo, obviamente, deve-se levar em conta a autonomia que cada carroceiro tem em relação ao tempo e a quantidade de dias trabalhados na semana. Um fato que influencia na duração de um dia de trabalho é a preocupação em não *judiar* o animal com o excesso trabalho.

[51] Seu Luiz explica como é a dinâmica em sua casa (que é também a casa de seus animais): "Minhas duas éguas ficam aqui em casa. Eu lavo [a área onde as éguas são criadas], pago um rapaz pra limpar todo dia. Minha conta de água dá R$160,00! Porque essas éguas são muito boas. Ladrão já tentou pegar elas dentro de casa, aí eu fico cuêi*, porque não tenho condição de comprar outras. Mas elas ficam lá, tranqüilas, eu cuido, lavo, compro feno, é *muito bem arrumadinho lá em casa*". *Cuêi – derivada do substantivo coelho a expressão é uma metáfora para esperteza.

grande medida do próprio carroceiro. Contudo, não só a presença física do animal, mas seus odores, sons, *personalidade* e necessidades são aspectos incontornáveis na lida diária e consequentemente fazem parte do cotidiano da família[52]. Assim, nos casos em que o homem é casado, a mulher e os filhos podem ajudar nas tarefas[53].

De fato, esse é o modo de criação em que o núcleo familiar tem necessariamente algum tipo de envolvimento com o animal. Por exemplo, no caso de serem criados dois animais em uma casa, enquanto o homem ou seus filhos mais velhos trabalham com um, é de responsabilidade da mulher ou dos filhos mais novos manter a alimentação do segundo. Mas deve-se ressaltar que a participação feminina é reduzida, enquanto que a das crianças e jovens na maior parte dos casos é intensa.

[2] Como grande parte do extremo leste de Belo Horizonte deriva de chácaras e fazendas, durante muitas décadas as grandes áreas verdes da região foram utilizadas como pastos e terrenos para criação. A transformação iniciada com a urbanização na década de 1950 gerou o loteamento e a redução progressiva dessas áreas. Contudo, ainda hoje a prática é comum e alguns terrenos permanecem como fonte de coleta de capim e de pastos na cidade, que garantem o bem-estar e parte da alimentação do animal, além de ser uma solução para aqueles que não teriam outro ambiente possível para criá-lo.

Esse modo de criação pode ocorrer a partir de uma espécie de permuta entre o carroceiro e o dono do lote vago, que ao emprestar o terreno, de certa forma garante sua limpeza, obrigatória por lei (ver anexo 3) - já que o animal estará limpando o lote ao se alimentar do capim. Os outros modos de criação deste tipo são em áreas verdes ou terrenos não loteados do Estado que não tenham fiscalização assídua; a ocupação de lotes que os donos não freqüentam regularmente; e dentro de um terreno do próprio carroceiro (situação menos comum).

---

[52] Um exemplo que ressalta a proximidade com a área familiar é o caso de Seu Eli, carroceiro que atua na região há mais de 20 anos, que assim fala sobre sua criação: "meu cavalo dorme a 1,5m do meu quarto, em baia acimentada".

[53] A participação das mulheres no universo carroceiro se dá na maior parte das vezes nos contextos relacionados indiretamente ao trabalho nas ruas: ajuda no trato dos animais quando criados nas próprias casas ou participação nos momentos de lazer, como passeios e festas.

Na região do São Geraldo, a área mais utilizada pelos carroceiros é a Mata do Inferno[54]. Quando a criação acontece em terrenos maiores, como nesse caso, é chamada de *criação do animal solto no pasto*, pois não há nenhuma baia ou qualquer tipo de abrigo, cerca ou proteção. Os fatores mais relevantes para a escolha deste *pasto* são a proximidade ao local de habitação do dono, a segurança (apesar de os casos de roubo serem freqüentes em toda a cidade), e a disponibilidade de alimentação.

Diferentemente de quando estabelecida na própria casa dos carroceiros, esse tipo de criação resulta numa maior separação entre o ambiente doméstico e o espaço de criação animal (apesar de que o trato do animal propriamente dito - o banho e complementação alimentar [ração, vitaminas, etc.] -, continua sendo realizado nos arredores da casa). Nesses casos, a participação da mulher é reduzida, enquanto a das crianças continua grande, em alguns casos de maneira mais intensa. (É importante ressaltar que a presença infantil no universo carroceiro é grande e a sedução que a cultura baseada na interação com o animal exerce faz com que desde muito cedo as crianças freqüentem seus ambientes, a partir de brincadeiras e convivência com a rotina de trato. Aos poucos o passatempo transforma-se em tarefa e progressivamente o garoto torna-se um aprendiz, adquirindo responsabilidades sobre o animal, sobre a manutenção de seus locais de criação e acompanhamento nos serviços. Nos casos das criações no pasto essa identificação pode ser ainda maior já que remetem a uma relação "mais selvagem", onde é necessário que os cavalos sejam enlaçados ou "montados no pêlo" para então serem tratados. Esse contato inicial que se estabelece nos primeiros anos da infância cria uma intimidade com o animal que será importante para toda a vida[55], principalmente para o ofício de carroceiro - e mesmo nas

[54] "A Mata do Inferno é uma área de propriedade da União Rio Empreendimentos S/A localizada entre os bairros Nova Vista, Alvorada e Ana Lúcia, na divisa entre Sabará e Belo Horizonte. O local abriga, de acordo com moradores, fauna e flora variadas, além de diversas nascentes. Em 1990, a Câmara Municipal de Sabará aprovou a Lei Orgânica do município, que considerou a Mata do Inferno como reserva biológica e patrimônio natural e paisagístico, determinando sua preservação. Entretanto, os trâmites legais para efetivar a proteção não foram feitos pela Prefeitura nos prazos previstos". (ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS, 2010). Estima-se que o terreno tenha aproximadamente 40 hectares.

[55] Novamente a semelhança com os Nuer é estreita: "Logo que as crianças estão engatinhando, elas travam um contato íntimo com os rebanhos de cabras e vacas. O *kraal* é o lugar onde brincam e normalmente elas estão lambuzadas de esterco, no qual rolam e pulam. Bezerros, carneiros e cabritos são seus companheiros de jogos, e elas os puxam e se esparramam em meio a eles. (...) Os jogos de crianças mais velhas de ambos os sexos gira em torno do gado. (...) As primeiras tarefas da infância

circunstâncias em que isso não aconteça é comum que o laço criado com este universo continue).

Voltando à função dos pastos urbanos, é também nesses locais que acontece o *amansamento* dos animais, que descrevo na próxima seção. Atualmente, a criação do animal solto no pasto é proibida por lei[56] e o Programa Carroceiros desaprova e desestimula o costume. Outro ponto crítico é, como apontei, o alto índice de roubo de animais[57]. De modo geral, as gerações mais velhas, remontam à década de 1950, 60 e 70, para contar sobre os "verdadeiros pastos" que existiam na região.

[3] Os currais urbanos, presentes na cidade em menor quantidade, constituem o tipo de criação mais estruturada, em que baias, coxias, e todo o aparato específico, comumente associados à ruralidade estão presentes na cidade. Além de ser necessária uma área considerável para sua construção, o cuidado e a manutenção do espaço tornam este modo de criação o mais trabalhoso e financeiramente mais custoso. No extremo leste estes currais são mais comuns já na divisa entre Belo Horizonte e Sabará, onde existem áreas mais extensas adequadas para atividades semi-rurais.

No São Geraldo (e bairros mais próximos do centro de Belo Horizonte) essa modalidade de manutenção é menos frequente. O único curral que conheci ali,

---

dizem respeito ao gado. (...) Quando ficam um pouco mais velhas e fortes tem de limpar os estábulos e o *kraal*, ajudar na ordenha e pastorear os bezerros pequenos, carneiros e cabras no pasto. O contato através da alimentação e dos jogos transformou-se em contatos de trabalho" (EVANS-PRITCHARD, 2008, p.48).

[56] A já mencionada lei nº 10.119 de 2011 dispõe sobre a circulação de veículos de tração animal e de animal, montado ou não, em via pública do município. O artigo 10 do capítulo IV determina que "É vedada a permanência dos referidos animais, soltos ou atados por corda ou por outro meio, em vias ou logradouros públicos". O código de Saúde de Belo Horizonte, aberto à consulta pública em 2006 e ainda não sancionado, também tem um capítulo que versa sobre a presença de animais na cidade. Quando por meio de denúncia ou fiscalização municipal é constatada a irregularidade os animais são recolhidos e levados ao Centro de Controle de Zoonoses. Uma vez ali, seu dono tem o prazo de 5 dias úteis para resgatar o animal. Em 2012 era cobrada do dono uma taxa de R$49,52 pela apreensão, com o acréscimo de R$35,56 por dia de permanência. Após esse período estabelecido os animais passam a ser de responsabilidade municipal, e sua destinação é a doação a instituições de ensino e pesquisa, adoção por pessoa física ou jurídica, ou a eutanásia.

[57] Um ponto interessante a ser pesquisado, que não desenvolvo nessa dissertação, é a relação entre os carroceiros e os ciganos na cidade, idealmente construídos como antípodas pelos próprios carroceiros. Os ciganos são os outros agentes urbanos que tem uma relação com os cavalos próxima àquela dos carroceiros. Muitos dos furtos que acontecem são atribuídos a eles, que comercializariam os animais em outras regiões da cidade a um preço muito abaixo do mercado (volto a este ponto no Cap. 4).

localizado na entrada do bairro (ver mapa 6), é formado por uma associação de aproximadamente oito carroceiros, que descrevo abaixo.

O curral do Valdir. A poucos metros da linha de trem, ao lado de duas lojas de auto-peças, há um corredor estreito, que leva para o terreno onde mora Valdir, no interior do quarteirão. Ali, não se ouve o som do trânsito intenso da entrada do bairro. Naquele pequeno pedaço de terra, uma diversidade de animais - patos, galinhas, cachorros, cavalos, éguas, burros e micos - circulam entre mangueiras, goiabeiras, pés de acerola, mexerica, limão e banana.

Valdir é motorista de ônibus, mas sua verdadeira paixão são os animais. Fez de sua casa um pequeno sítio na cidade. Toda a infra-estrutura necessária para manter a criação foi construída por ele e alguns amigos carroceiros. Os abrigos são construídos a partir de materiais reutilizados, como as madeiras coletadas em carregamentos, que servem como vigas e esteios. Da mesma maneira, banheiras velhas e carcaças de telefones públicos servem como comedouro para o animal.

Atualmente, os carroceiros que mantém seus animais no curral são Paulo, Olavo, Tarnaldo, Grande, Noel, Chico, Leitão e Guilherme (os dois últimos trabalham em regime de parceria). São criados ali cerca de 8 animais de carga e 2 *pordos.*[*]

A estrutura básica utilizada é a mesma de um curral rural, composta pelo *quarto de sela*, onde são guardados os arreios, selas, mantas e outros materiais utilizados na lida diária, e acessórios como chapéu, chicote, botinas, calças, etc; *celeiro*, onde são armazenados alimentos e suplementos do animal: ração, farelo de trigo, sal mineral, feno e capim coletado; *baias* para cada animal (com área aproximada de 3m X 2m); *piquetes,* que são os pequenos espaços onde os animais presos podem se exercitar durante o dia (com uma área que varia de 10 a 30m^2); e um sistema de abastecimento de água compartilhado.

Apesar do compartilhamento de terreno e de água, a estrutura de cada um desses cômodos é construída separadamente. Assim, o terreno de aproximadamente 2 mil m^2, é dividido em 7 módulos constituídos de baia e celeiro, onde cada carroceiro é o responsável por sua manutenção; e áreas compartilhadas: 4 quartos de sela e 3

[*] Termo correspondente a *potro*. O animal é considerado *pordo* até aproximadamente 3 anos de idade.

piquetes. No terreno há ainda uma pequena oficina onde Paulo conserta carroças, produz selas, arreios e todo tipo de acessórios. Quando não está fazendo carregamentos está por ali, empenhado em algum serviço para si ou outro carroceiro.

O corredor que dá acesso ao terreno fica aberto durante todo o dia, e a circulação de carroças e de visitas é constante. O curral não para nunca, seja para trabalho ou diversão. Em qualquer momento do dia e da noite há alguém presente, ferrando, limpando ou tratando seu animal, cortando capim na máquina, ou apenas conversando à sombra das árvores. Assim, o local tornou-se um importante ponto de socialidade dos carroceiros da região, que talvez só perca em relevância para o bota-fora[58].

Além da conservação e pequenas modificações realizadas continuamente pelos carroceiros a manutenção do local é garantida pelo aluguel que alguns pagam e pela permuta de serviços. O grupo que compartilha o espaço também não é fixo e varia conforme a época e a necessidade[59] (bem como o número de animais criados).

1.3 - Humanidade e animalidade: educações e rotinas

Uma coisa é perguntar o que é um ser humano, outra muito diferente é indagar o que significa o ser humano (INGOLD, 1995, p.40).

1.3.1 - Amansamento e selvageria

> Olha, a gente começa a doma, pra começar a trabalhar pouco, só pra poder ir ajeitando, com uns 2 anos e meio. Aí, trabalhar pesado mesmo, com três anos já pode trabalhar direto, sem parar, sem descansar muito. Descansar que eu falo é assim, pode trabalhar o dia inteiro, normal. Mesmo porque a média recomendada é 6 horas, 7 horas de serviço. Não mais, porque aí também judia do animal. E assim, o animal estando bem tratado, ele

[58] Contudo, há uma diferença básica entre os dois espaços. O bota-fora é marcado não só pela presença do Estado, que formula as regras de utilização, como também pela restrição da convivência exclusivamente ao horário de serviço. Já o curral, de utilização e circulação quase indistinta de carroceiros, é administrada por eles mesmos. A forma de configuração, administração e manutenção do curral – construída por associações variadas e temporárias – apontam para um modo específico de vida na cidade baseado em grande medida na lógica da troca e da reciprocidade, que discuto no Cap. 4.

[59] Além dos carroceiros o terreno é freqüentado e utilizado por outras pessoas. Durante o tempo que o freqüentei três homens desempregados, sem condições de manter uma casa própria, alternadamente construíram pequenos abrigos para morar por um período no curral.

> vai trabalhar até uns 28 anos[60]. Evidente que quando tá mais velho, a gente vai ter mais cuidado com ele, judiar menos. [*Olavo*]

A primeira questão com a qual o carroceiro deve lidar é a escolha do animal para trabalho[61]. Quando o animal ainda é um *pordo* o homem terá que *amansá-lo*. No caso de animais adquiridos um pouco mais velhos, geralmente com idade entre 4 e 7 anos, é comum que já exista uma experiência no trabalho com carroça. Inclusive, é possível que o cavalo já tenha trabalhado para outro carroceiro da região, e assim, o comprador terá uma noção de como é seu comportamento com a carroça. A compra de animais com idade mais avançada, a partir de 8 e 9 anos também acontece, e nessa idade ainda são considerados relativamente novos.

Amansar é uma ação associada à *doma* e consiste em "educar" ou "ensinar" o animal a corresponder a uma série de demandas e códigos do homem. A fala de Olavo, transcrita acima, está de acordo com a de outros carroceiros: concebe-se a idade de dois anos e meio como a ideal para o começo da doma e do carregamento dos primeiros serviços[62]. Em média, entre os carroceiros, este processo pode durar de dois a seis meses. Nos casos em que o animal já nasce sobre a tutela do dono, o período de *amansamento* e *entrosamento* é estendido pelos primeiros 2 anos de vida, ainda que a *doma* só comece a partir desta idade[63].

---

[60] Em média os animais podem viver até 30 anos, sendo que sua vida produtiva é um pouco reduzida, como aponta a fala de Olavo. Muitos animais morrem mais cedo, geralmente devido a acidentes – em serviço ou não.

[61] No capítulo 4 aponto como é a dinâmica de compra e venda.

[62] A prática nativa difere ligeiramente do que estabelece a legislação. O artigo 9º, do capítulo IV, da Lei 10.119, determina que: "Fica proibido usar no veículo de tração animal: I – eqüídeo com idade inferior a 3 (três) anos, atrelado, solto ou no cabresto".

[63] Não acompanhei nenhum processo completo de *amansamento* e *dom*a durante o período em que convivi com os carroceiros. Os apontamentos que seguem são baseados nas conversas que tive e na observação de algumas etapas que pude observar (principalmente os primeiros contatos com o animal). A literatura sobre o assunto e as práticas hípicas em geral classificam atualmente dois tipos de *doma*: a tradicional e a racional. A diferença principal é relativa ao método empregado, que passa pela punição (física) no primeiro caso, e pela recompensa (alimentar ou pela condescendência de gestos amigáveis e afetuosos) no segundo. É significativo que o termo *racional* se refira ao modo pelo qual o ser humano lida com a *selvageria animal*. A literatura associa a doma tradicional a uma concepção de selvageria do animal que deve ser tratada a partir da violência (que nesse sentido é vista como "selvageria" do homem). A doma racional está associada ao *adestramento*, o que a aproxima da idéia de "treinamento" e da "educação". Os carroceiros historicamente praticam o que convencionou-se chamar de doma tradicional, contudo, principalmente a partir do Programa Carroceiros, vem modificando seu modo de tratamento, incorporando novas práticas. O que acompanhei no extremo leste é a interseção desses dois modos e as variações e invenções que daí surgem.

A doma considerada ideal é feita pelos carroceiros que têm conhecimento mais refinado e domínio das técnicas, e geralmente mais experientes. Além da "coragem" necessária para "enfrentar a brabeza e selvageria do animal" é necessário habilidade, paciência e persistência para o ensino por meio da repetição de comandos e ações.

A aproximação inicial se dá principalmente pelo *contato físico*, que produz os primeiros traços de reconhecimento mútuo e extirpa gradualmente as estranhezas iniciais. Nesse período o homem conversa com o animal, o carinha, passa as mãos em sua fronte, sua orelha, seu torso e suas patas. Constrói, assim, um primeiro entrosamento que se dá basicamente na e pela dimensão corporal.

A duração desse primeiro contato varia de acordo com a maneira pela qual o animal foi adquirido. Em caso de animais nascidos já sob o domínio do carroceiro, essa interação se dá ao longo dos dois primeiros anos. Ainda que não seja utilizado para serviço, nem tampouco encabrestado, o animal é tratado, recebe alimentação, banho e é acostumado a conviver com o ser humano[64]. Em outros casos, em que o animal é adquirido já em idade de *doma,* a duração do período depende do quão urgente é a necessidade do carroceiro em usá-lo para serviço, e do quão *selvagem* ele é. Geralmente, nessas situações, o processo varia entre alguns dias e poucas semanas.

Após o contato inicial o animal é então laçado e se iniciam os primeiros exercícios de condução e direcionamento: atividades no *pasto*, caminhadas até o local de banho, treinamento de caminhada em círculos, posicionamento correto do pescoço (que deve ser mantido em posição mediana[65]). Começam, assim, a serem estabelecidos os padrões ideais de resposta do animal às direções comandadas por seu dono e da postura corporal considerada correta. É comum, que nesta etapa o animal seja *montado no pêlo*, sem equipamento, conforme a habilidade e coragem do homem e do quão *selvagem* permanece o animal.

---

[64] Cursos técnicos e de formação de doma classificam essa etapa como de *socialização do animal*.

[65] A postura correta é importante para o deslocamento pois "o pescoço exerce uma influência muito grande sobre o equilíbrio do cavalo. Se ele mantém ereto, o centro de gravidade se desloca pra trás, e se se alonga horizontalmente, ocorre o inverso. Como os membros anteriores, do ponto de vista mecânico, fazem o papel de um dos braços da alavanca, isso não pode deixar de influir nos movimentos do animal, encurtando-os ou alongando-os. Da mesma forma, uma deslocação lateral do pescoço, muda o centro da gravidade ou para a direita ou para q esquerda. *O pescoço torna-se o regulador do movimento, da velocidade e da direção do animal*" (ROMASZKAN, 1977, p. 25-6). [grifo meu]

Em seguida, em um dos momentos mais delicados do processo, o animal entra em contato com os instrumentos que serão atrelados a ele, quando é realizado o primeiro encabrestamento. Preso a algum esteio do curral o animal recebe pela primeira vez a cabeçada[66] e a sela. Os cabrestos mais valorizados pelos carroceiros são geralmente feitos de couro cru, trançado, curtido e amaciado. Além de melhores, essas peças não machucam o animal (menos freqüente é a utilização de cabresto feito em nylon ou polipropileno, que apesar de mais barato, no atrito da lida diária, fere o animal)[67].

Este processo de estabelecer o encabrestar e a montaria como regra na relação é perigoso para o homem por ainda estar lidando com um *animal selvagem.* Este é potencialmente o momento em que o ser humano está sujeito a toda a força corporal do animal, que ainda não foi contida. Como diz Seu Luiz, "se o animal soubesse a força que tem, ele nunca deixaria a gente montar nele". O cavalo corcoveia, coiceia, reluta a obedecer os comandos, o que irá, da mesma forma, acabar transformando a situação também perigosa para o próprio animal, já que muitas vezes, a medida do homem para contenção é a violência: espora, chicote, e outros mecanismos que irão tentar deter a fúria pela dor. Portanto, é nessa etapa que será construída de maneira mais decisiva a relação entre ambos. E, ainda que de modo geral se institua a sujeição animal, este é o momento em que se estabelece o modo pelo qual a dominação será construída – se pelo medo, respeito ou empatia entre os agentes.

Antes do animal ser atrelado à carroça é necessário que tenha ocorrido esses primeiros procedimentos de *amansamento* (deve-se ressaltar que amansamento e adestramento, neste sentido, têm significados diversos. O primeiro tangencia a socialização animal, enquanto o segundo se refere ao treinamento de habilidades específicas para fins específicos. Cada um, portanto constitui uma etapa da domesticação do animal). Caso o animal seja destinado à carga, seu processo de adestramento continuará[68], e nesse momento será possível saber se o animal *dá para carroça* ou *para sela.* Ouvi e vi casos de animais que *se recusam a* carregar a carroça, que empacam, ou que *negam*

---

[66] Ver Fig.13 com gráfico descritivo das peças principais do arreio.

[67] Normalmente, o cabresto e as outras peças e equipamentos são comprados. Entre os carroceiros da Regional Leste são raros os casos daqueles que os produzem. A exceção significativa é Paulo, artífice preciso que fabrica desde o cabresto até a carroça para si e não raramente para os demais.

[68] Por este viés os animais de sela são "mais selvagens" do que os animais de carroça.

subir morros. Cheguei a ver carroças com peças de madeira quebrada devido aos coices de cavalos que se recusaram "ser amansados na carroça". Nessas situações é comum que o animal seja devolvido ao vendedor ou permaneça com o carroceiro, que o cria como *animal de sela*. No caso do animal aceitar o atrelamento à carroça, este começará a sair na rua, pegar trânsitos mais tranquilos e a fazer pequenos serviços de carregamento. Em poucos meses o animal estará trabalhando normalmente.

***

É de se notar que a técnica apontada contrasta com a praticada pelas gerações mais velhas, que pode ser entrevista pela descrição feita por Seu Arnaud sobre como era o processo há cerca de 30 anos:

> Nian – Como é que se amansava [um animal]?
>
> Seu Arnaud – É tranqüilo. Você pega o *bicho brabo de tudo*, mete a sela e passa pra cima... e ali tem que amansar na tora mesmo. Hoje não, mas antigamente era mais na base da ignorância mesmo. Agora, hoje não... a maioria dos animal.... esse pessoal que mexe com criatório de burro, já vai domando os bicho desde pequeno, né, e tem aquele preparo todo. Agora, de primeiro, não... aquelas égua criada ficava pra lá, dois anos, três anos pra lá*. Então você pegava aquele trem, era selvagem de tudo. Você pra cair em um lombo daquele você tinha que ser muito macho, viu. Mas eu toda vida fui bom num cangote de burro. Montava muito**.** Hoje não, hoje eu não agüento mais porque as juntas não guentam, com quase 70 anos aí não agüenta mais. Mas eu gosto muito de um burro bom de sela.

Mas independente das técnicas utilizadas, mais ou menos violentas, o *amansamento* é concebido como a retirada de uma certa *selvageria* do animal e funciona como dispositivo para sua "culturalização", tornando-o mais obediente aos índices de civilidade que lhe serão inculcados e cobrados. Para isso é necessário como que um embate entre a *coragem* do homem e a *brabeza* do animal, e que em certa medida é o encontro entre cultura e selvageria (natureza). E nesse encontro, torna-se claro que existe uma autonomia animal dificilmente manipulável pelo homem:

> Porque tem animal que dá sela e tem animal que dá carroça. Eu tenho uma mula que é de carroça, ela já amansou na carroça e de sela ela não dá mesmo. [*Seu Arnaud*].

---

* Isto é, o animal enquanto *pordo* ficava afastado, sem contato com os humanos, sem nenhum processo de *socialização* e *amansamento*, *permanecendo selvagem*.

Existe, assim, uma dimensão do cavalo que a *doma* não consegue conter. Elizabeth Lawrence, em seu artigo, *Rodeo Horses, the wild and the tame,* aponta para essa ambigüidade que guardam os eqüinos:

> The equine animal is remarkably well suited to re-enact and represent symbolically the wild-tame transition, for within a single species it encompasses the extreme polarities of wild and tame and embodies the varying degrees between them (LAWRENCE, 2005, p.211).

De acordo com Lawrence, os eqüinos assumem um comportamento que durante a relação com os seres humanos varia entre dois extremos, o selvagem e o domesticado. Mas entre os carroceiros há ainda um outro aspecto nessa variação, que é compreendido como *temperamento* e *personalidade* do animal (ver Cap. 2). E por isso, desde o primeiro momento, a *doma* cria uma relação construída sob um conjunto de códigos que será produzido e compartilhado por meio de uma espécie de jogo de forças e de limites, que podem ou não ser subjugados e ultrapassados por ambos os indivíduos. A questão de um animal dar sela ou dar carroça está localizada aí. Aliás, a doma não é uma prática generalizada e alguns carroceiros só adquirem animais já amansados, evitando esse embate inicial.

De um lado, o homem tenta *criar* os padrões de comportamento que lhe interessam: a obediência a sua voz e a seus gestos, a maneira que irá *tocar*[*] o animal, como será seu tipo de caminhar nas ruas, a postura corporal correta, a calma no trânsito. Dentre os comandos e expressões mais utilizados estão: "*afasta!"* – termo usado para que o animal se desloque em marcha a ré com a carroça, usado para carregamento e descarregamento de entulho; "vai!", "marcha!", "pra cima!" – termos usados para o aumento do trote. O homem criará ainda o nome e o tom de sua pronúncia para o animal, assim como variados sons e onomatopéias, empregados conforme a resposta que pretende obter (a alcunha do animal, inclusive, poderá variar de acordo com a situação – ver Cap.3).

Em sentido inverso, é também nesse momento que os modos de comportamento do animal começam a produzir significado para o ser humano, que deve apurar a

[*]Termo utilizado para designar a condução do animal. A metáfora adotada indica ainda a multiplicidade de sentidos contida na relação já que guarda referência ao tato e mantém o contato corporal como ligação.

percepção sobre seus modos de agir. Essa conduta é entendida como um traço da *personalidade* de cada animal, que possui, assim, particularidades exclusivas. A maneira de relinchar, o comportamento irrequieto ou calmo em relação a outros animais e seres humanos, a maneira como trota ou galopa, os alimentos que prefere, o modo de comportamento na rua, são vistos como pertencentes às características exclusivas de cada indivíduo[69]. E um dos saberes importantes do ofício é conhecer esses modos particulares de agir e de se comportar.

Assim, a passagem da selvageria para a domesticação pretende a mudança da "natureza animal" pela educação (treino). Mas, por sua vez, para ser completa, esta depende da 'natureza' do indivíduo animal, isto é, de sua *personalidade.* É de se notar, portanto, que se invariavelmente a relação entre homem e cavalo neste universo é construída sob a base da domesticação (socialização e adestramento), há uma diferença significativa quanto ao grau de proximidade entre homem e animal, que reside na diferença mesma entre espécie e indivíduo. Assim, há uma *selvageria* comum e genérica à espécie eqüina (ou asinina, ou muar), que o *amansamento* busca retirar – e para isso, uma série de técnicas de adestramento são compartilhadas no processo da *doma.* Contudo, a "especialização" do animal e os modos particulares pelos quais irá agir, dependem, em grande medida, da *personalidade* específica deste indivíduo. Ou seja, ao carroceiro, não basta conhecer "o comportamento dos cavalos", mas o comportamento de um determinado cavalo. Nesse sentido, o aprendizado é mútuo, já que o homem deve também aprender o que um cavalo *aceita e agüenta fazer*, bem como o modo que deve *agir* para que o animal faça determinada ação. Olavo, por exemplo, afirma que sua égua não pode ficar perto de outro animal, a não ser seu outro cavalo, porque caso isso aconteça, rapidamente ela irá "estranhar" e "brigar". O carroceiro afirma ainda que a mesma égua "morre de medo de água, e caso ela veja uma poça no chão, [será] obrigado a desviar o caminho, porque ela não vai passar de jeito nenhum". Casos como esse são contados por todos.

---

[69] Os carroceiros, ao descreverem suas relações com os animais, chamam atenção para essas particularidades que tornam-se um trunfo do animal (e do carroceiro, por derivação). Uma das afirmações mais constantes que ouvi é que nenhuma outra pessoa é capaz de se relacionar tão bem com o animal a não ser seu dono. São comuns afirmações que garantem que a "brabeza" de um cavalo só é controlada por este, ou que a habilidade que o animal tem de subir um morro só vem à tona a partir de sua relação com determinada pessoa. Aqui se aponta um importante elemento nessa relação: *muitas qualidades, por mais que nasçam no ser humano ou no animal, são incorporadas e concebidas como pertencente a este corpo-conjunto.*

O convívio com os carroceiros mostra que o *amansamento* nunca é total e que a dinâmica diária é construída a partir dessa *tensão entre protagonismos*: ora a linguagem/força do homem define a ação, ora é a *personalidade/força* do animal que a determina, dois extremos de uma variação produzida no encontro de ambos. Retomar Ingold é produtivo para entender o modo de concepção carroceira sobre o animal como distinta de um senso comum moderno:

> While accepting the Cartesian premise that thinking is the sense of the construction of prior intentions, being dependent upon language, is a uniquely human capacity, Ingold rejects the view that such planning is a condition for the intentionality of action. Thus, "the question of animal *consciousness*...must... be separated from that of animal *thinking*. The animal that does not premeditate and plan is not therefore an automaton, but a conscious agent and patient who acts, feels and suffers, just as we do. Like us, it is responsible for its actions, having caused them to happen, even though it lacks our human ability to render an account of its performance, whether beforehand as a plan or retrospectively as a report. This view requires us to adopt a view of consciousness and creativity quite different from that entailed in Cartesian rationalism, and accepted equally by critics of Descartes who would attribute rationality to animals. Consciousness is no longer to be seen as a *capacity* to generate thoughts, but as a process or *movement*, of wich thoughts are an inessential by-product (…). This process is none other than the self-creation of the acting subject (INGOLD, 1994, p.8). [grifos no original].

Portanto, *domar não* é *negar interação*. Quem faz o quê é uma questão *relativa*, assim como quem age sobre quem. Assim, desde esta etapa inicial, o animal é tratado como outro *agente* na relação, um *indivíduo* que possui *volição*, *personalidade* e *é produtor de sentido*. Contudo, para isso, o animal não é necessariamente concebido como detentor de uma razão. Como bem aponta Ingold, basta se afastar da concepção cartesiana para que tais atributos não estejam necessariamente atrelados à racionalidade. O capítulo 2 e 3 tornam essa questão mais evidente.

Atualmente, a prática do *amansamento* do animal, vem reduzindo-se sensivelmente devido à falta de espaço na cidade. Associado a esse fato está a falta de interesse em dominar a técnica por parte dos carroceiros que ingressam no serviço sem vínculo anterior. Para a doma é necessário a disponibilidade de terreno, o que no meio urbano são as grandes áreas verdes, cada vez menores, em menos quantidade e pouco seguras. A alternativa são os pequenos currais, também escassos e geralmente pequenos. *Amansar* um animal num contexto de rua, ainda que em áreas de trânsito

reduzido, é inconcebível. Assim, atualmente é mais vantajoso para um carroceiro na cidade adquirir um animal um pouco mais velho, que já tenha sido *amansado* anteriormente, ou que já venha amansado da roça:

> O certo da gente é esse, né, comprar já o animal de carroça, porque hoje pra você amansar um animal aqui é muito perigoso. Igual tem uns filhos de amigo da gente, de vez em quando eles batem em carro aí. Porque o animal é doido quando não tá acostumado. Agora quando ele é manso não, você chega, o lugar de parar ele já para, fica quietinho, na hora de arrancar, ele já arranca. Já acostumou com o trânsito, né. [*Seu Arnaud*].

Portanto, a configuração atual do oficio coloca o *amansamento* como uma prática mais comum nos casos em que o animal do próprio carroceiro "dá cria", sendo conveniente a compra de animais em idade mais avançada.

1.3.2 - Infância e tradição

> Na verdade, [ser carroceiro] não parece nem uma escolha minha não, é uma coisa que entrou na minha vida. Eu trouxe isso desde criança. Quando eu comecei a andar de carroça com meu pai eu devia ter 4 anos de idade ou menos. [Olavo]

Crianças e jovens (em sua maioria do sexo masculino), começam a freqüentar ambientes como currais, pastos e o bota-fora seduzidos pela possibilidade de contato com os animais. Sua relação que inicialmente é de curiosidade e brincadeira em pouco tempo se transforma em aprendizado, quando passam a ajudar um ou mais carroceiros no trato e na criação diária. A idade de iniciação é variável e no bota-fora estão presentes desde crianças com poucos anos, à maneira relatada por Olavo, transcrita acima, até adolescentes por volta dos 15 anos. Filhos de carroceiros naturalmente tem um contato diário que além de instruí-los, cria as primeiras interações de aliança com o animal. Mas o universo atrai jovens de maneira geral, incluindo aqueles que não fazem parte de famílias tradicionais.

Esse contato acaba sendo também a forma de manutenção de uma certa tradição, já que nesses casos o garoto torna-se um aprendiz. Durante alguns anos ele acompanhará um carroceiro com quem aprenderá as técnicas e os segredos do oficio e começará a participar de suas viagens, ajudando-o nos carregamentos e despejos[70], geralmente em

[70] A título de exemplo: Tarnaldo tem 40 anos e é carroceiro há 30. Ninguém em sua família trabalhava com carroça, mas o gosto pelos animais o levou a se tornar um aprendiz. "Com 10 anos comecei a pegar cavalo no pasto pro Chico, e aí comecei a trabalhar com 12. Eu não sabia mexer com nada, nem

troca de uma parcela do dinheiro adquirido em serviço. O tempo de parceria entre tutor e aprendiz varia e está ligado a circunstâncias como a dedicação do aluno, paciência do carroceiro mais velho e avaliações financeiras a respeito da parceria[71].

Portanto, a tradição, os códigos de postura e os modos de relações, que começam no trato, na criação e no convívio com os demais carroceiros (que também compartilham da educação do jovem), é mantida e perpetuada pelas novas gerações *que já crescem no ofício*. Técnicas da lida diária como ferrar o animal, "fazer" sua crina e seu rabo, detectar sintomas de problemas relacionados à saúde, são aprendidas por esses jovens e muitas vezes desconhecidas pelos novos carroceiros que ingressaram no ofício em idade mais avançada[72]. Portanto, uma maneira de compreender o momento atual dos carroceiros em Belo Horizonte é a partir dessa diferenciação que em determinadas situações eles próprios acionam, e que acredito, é representada pelo viés do *aprendiz*[73] de um *ofício*[74]. Em uma conversa que tive com Olavo a questão fica nítida:

---

fazer um nó na corda. Aprendi tudo com ele". Por dois anos Tarnaldo realizou pequenos serviços que o familiarizaram com o ofício, para em seguida começar a trabalhar efetivamente com carregamento.

[71] Estes cálculos não são exclusivamente financeiros. A questão de possuir um animal e uma carroça na cidade demandam tempo e espaço específicos, bem como disposição e habilidades específicas, como o capítulo vem apontando.

[72] Independentemente das melhorias que os carroceiros apontam como advindas da parceria com o Programa Carroceiros há um crítica por parte das gerações mais velhas, pelo fato de que o projeto atraiu novos carroceiros, que "surgiram aos montes, pegando nossos serviços", além de "não ter nenhum tipo de conhecimento sobre criação". Assim, se a tradição associa a carroça a um saber específico e a um modo de vida na cidade, parece que a formalização e a parceria com a Prefeitura e com a Universidade transformam o *ofício* em *emprego* (o carroceiro agora é um *agente de limpeza urbana)*. Sob essa perspectiva, uma série de pessoas começam a ingressar no trabalho sem ter o vínculo que as gerações anteriores mantém. Suas justificativas para ingresso caminham também pela lógica mercantil: "trabalhava de açougueiro, mas é mais fácil ganhar a vida com carroça", "o serviço de pedreiro era mais puxado e me rendia menos".

[73] A utilização do termo aprendiz é feita por mim. Decidi empregá-lo para associá-lo ao termo ofício. Em geral crianças e jovens que estão neste processo não ganham designação específica – ainda que haja tratamentos e diferenciações diversas às direcionadas aos novos carroceiros que não vivem esse processo, como venho descrevendo.

[74] O termo *ofício*, ainda que utilizado em certos momentos por alguns carroceiros, também não é uma categoria generalizada. Utilizo-o para associá-lo a uma contexto de *ocupação tradicional*, inserido num período de aprendizado e domínio de técnicas, que como dirá Sennet, deve ser considerada "como questão cultural, e não como procedimento maquinal; (...) destinada ao cultivo de um estilo específico de vida" (SENNET, 2009, p.19). Nesse sentido, o ofício se distancia de certos empregos surgidos nas sociedades pós-industriais. A maneira de distinção mais difundida e utilizada entre os carroceiros é aquela que caracteriza o trabalhador como *fichado / não fichado*. *Fichados* são todos aqueles que tem vínculo empregatício legal e que "vendem seu tempo". O termo se refere especificamente aos empregos com carteira de trabalho assinada. Os serviços *não fichados* são os que a literatura designa como trabalhos informais, e que no contexto do bota-fora, são o de carroceiro, catador de papel, carrinheiro, etc. É incontornável a relação dessa diferença com a liberdade associada a autonomia do

N - Olavo, foi o seu pai que te ensinou a ser carroceiro?

O - Foi. Ele que me ensinou a ferrar o animal, castrar, curar uma ferida, e com isso a gente acaba exercendo muito [essas atividades], porque as pessoas que são *leigas*, vem à procura da gente, e a gente vai aperfeiçoando. Posso dizer que eu conheço o cavalo por dentro e por fora. Além disso, como eu tenho gosto pela coisa, eu busco informações. Em livros, em filmes, porque hoje tem essa facilidade, né, igual a internet, por exemplo. Tem computador, a gente compra os vídeos gravados, dos tratadores, dos domadores, isso tudo. Com isso eu tive oportunidade de trabalhar com veterinário, aprendi aplicar injeção, aprendi até uma pequena cirurgia... uma ou outra, a gente faz. Uma coisa pra tirar ali um caroço, alguma coisa, a gente sabe fazer. (...) Então a gente aprende isso tudo através de cursos, mas eu, por exemplo, na minha época, aprendi com os mais velhos, igual o meu pai ensinava, eu aprendi. E a gente é muito procurado, porque as pessoas que começaram agora, que não tiveram um pai, como eu tive, pra me ensinar, mas gosta do animal e começou a mexer, busca quem sabe, e assim foi. E a gente é muito procurado pra fazer essas coisas. Tanto é, que uns faz pros outros, e outros pagam pra outros fazer, por causa disso. Tem gente que gosta mas também não tem interesse de aprender nada. Só gosta de ter. Tem estimação e tudo mas não quer mexer com isso. Não quer tratar, não quer ferrar, fazer crina, não quer nada disso.

Olavo é uma exceção entre os carroceiros em relação ao conhecimento tão apurado e à pesquisa que realiza em outras fontes, contudo sua fala representa bem como se dá a transmissão de conhecimento entre as gerações – e, note-se, as diferenças são significativamente direcionadas aos modos de relação com o animal. Para ele, aqueles que não sabem tratar e criar corretamente seu cavalo são *leigos*, e consequentemente dependem da ajuda de outros. Um ponto importante é como ele se refere àqueles que "tem *estimação"* mas não dominam um conhecimento mais profundo sobre o animal: o carroceiro *leigo* é aquele que trata seu cavalo como um *animal de estimação*[75]. Assim, o conhecimento e a manutenção da tradição pode se tornar, em certos momentos, ponto diferenciador no grupo[76].

---

carroceiro. Para Eunice Durham, tal liberdade é um ideal seguido em geral por indivíduos e grupos vindos do interior para a metrópole. Segundo a autora, entre estas pessoas "nota-se uma valorização (...) intensa do trabalho autônomo – trabalhar 'por conta própria' é o ideal de quase todo migrante" (Durham, 2004b, p.194-5).

[75] O termo *estimação* deve ser considerado em todo seu sentido etimológico, isto é, uma relação que preconiza um estado de *estima* e *predileção* por determinado animal – uma relação construída na lógica de uma sentimentalidade associada aos *animais domésticos* da cidade (como gatos e cachorros).

[76] Contudo, os carroceiros procuram manter entre si relações baseadas na horizontalidade. No cap. 4 descrevo trocas, alianças e tensões construídas nesse sentido.

A relação aprendiz-tutor, além de se esmerar na questão técnica, contribui para a determinação de um modo de vida associado pelo menos a outros dois pontos: o afeto e o domínio de uma linguagem. De fato, ao organizar o livro multidisciplinar *What is an animal?,* Ingold afirma em seu texto introdutório, que apesar das controvérsias e divergências que permeiam a concepção da animalidade, um ponto consensual é justamente aquele referente à afetividade:

> I conclude by turning to one more theme that reappears in a number of the contributions to this book: that of the relations between human beings and other animals. I began by remarking on the powerful emotional influences that appear to condition our own (human) attitudes to animals, and this point is central to the arguments of both Midgley and Mundkur. 'The notion of" an animal" " Midgley writes, ' is a deeply and incurably emotive one', and she sets out to show how our everyday feelings have coloured, in a largely unacknowledged way, what are supposed to be intellectually unbiased, 'scientific' discussions of the species barrier (INGOLD, 1994, p.14).

A afetividade é construída não só em direção ao animal e às práticas diárias que ele demanda, mas também está associada ao fascínio que o *universo country* e *sertanejo* exercem – a indumentária, as músicas, as conversas, os *cowboys*, vaqueiros e heróis rurais. Qualquer possibilidade de montaria é vista de bom grado e dificilmente desperdiçada[77]. As crianças são as primeiras a chegar no curral e as últimas a sair. Em encontros e festas, quando o número de animais de sela é grande, elas passam a maior parte do tempo em cima dos animais dos mais velhos. O segundo aspecto diz respeito ao desenvolvimento da habilidade de compartilhar uma *linguagem*, descrito na seção anterior. Ouvi de muitos carroceiros experientes frases do tipo "Eu, só de chegar de manhã no curral, sei se meu animal está bem ou não. Se vejo que ele está mal tento entender qual o problema dele e vou resolver". Para que isso aconteça é necessária uma intimidade e um tipo de conhecimento que demandam anos de prática.

---

[77] O caso de Toninho é ilustrativo. Sua idade é de aproximadamente 11 anos e, há cerca de 1 ano, acompanha Zé Pretinho em serviços, com quem não tem vínculo familiar. Freqüenta o bota-fora, mas o vi mais em atividades que não estavam relacionadas diretamente ao serviço de carreto. Quando o conheci estava paramentado com bota, chapéu e outros acessórios, ajudando seu tutor na primeira vez em que saía com uma mula que comprara há algumas semanas. Zé Pretinho vinha na mula nova e Toninho montava a velha. Estávamos em um bar em General Carneiro, num feriado que alguns carroceiros resolveram tirar como dia de folga. Zé Pretinho passaria todo o dia ali, junto a outros carroceiros. E Toninho, na maior parte do tempo calado, mas atento a tudo, também permaneceria no local. No final do dia, quando conversávamos sobre a chatice que é um bar para uma criança, ele me respondeu que "compensava", pois assim podia andar com o animal. Em outras ocasiões, como festas ou dias de vacinação no bota-fora seu interesse maior era montar em um cavalo e passar o maior tempo possível assim.

O amansamento do animal e o aprendizado do neófito funcionam assim como um processo que irá estabelecer não só os modos pelos quais humanidade e animalidade devem agir e interagir, mas determinará o que é ser homem e o que é ser animal neste universo. E ao longo da vida tais relações serão construídas a partir do conhecimento e do jogo com os limites de cada uma das categorias e das possibilidades de protagonismos dos indivíduos implicados (animal e homem). Novamente a análise de Lawrence sobre a relação dos *cowboys* e seus cavalos é próxima da que ocorre com os carroceiros:

> Going beyond merely carrying out their riders' wills, they seem, through reciprocal communication and interaction, to have been accepted into the human circle of domestication. In a sense, by occupying such a role the horse has become part of its rider's cultural sphere, and the man in turn has extended something of himself into the animal by close contact and mutual dependence[78] (LAWRENCE, 2005, p.219).

Inclusive, a violência, grande parte das vezes é conseqüência do não conhecimento ou da insegurança do homem em relação à conduta do animal. Essa avaliação é ponto coincidente entre os carroceiros mais experientes e, da mesma forma, os momentos de maior agressividade que presenciei foram operados por jovens ou por pessoas recriminadas entre os próprios carroceiros por não dominarem os conhecimentos necessários para manter uma relação considerada adequada para com o animal. Portanto, uma das funções do aprendizado é aquela que tira do jovem a violência excessiva e o prepara para essa relação - e aqui a relação com o *amansamento* animal é direta: também há uma *selvageria* do homem a ser retirada.

Esse aprendizado duplo é ainda importante porque o conjunto homem-animal deve estar entrosado para que seja adicionada a ele esta prótese imensa que é a carroça[79]. A presença da carroça instaura uma nova dimensão nesse conjunto e o configura como *veículo.* Soma-se a isso a questão de que ruas e avenidas são tratadas cotidianamente sob uma lógica exclusiva para veículos automotores, o que torna comuns os casos de

---

[78] O que a autora descreve como inclusão do animal ao círculo de domesticação, pelo menos no caso dos carroceiros, se dá de maneira mais complexa do que pela polarização culturalização animal/naturalização humana. É inegável que esse movimento dialético aconteça no *amansamento e na criação diária,* mas como este trabalho quer mostrar, essa interação é construída por socialidades que não operam exclusivamente por esses termos, e que estão mais perto de um encontro de potências diferenciadas, justamente abrigadas na diversidade categorial humanidade/animalidade (Ver Cap.3).

[79] Ver anexo 4 que descreve a fabricação do tipo de carroça utilizado pelos carroceiros de BH.

acidente entre os carroceiros[80]. "O trânsito é agressivo, se você der bobeira eles passam por cima de você mesmo!", diz Seu Luiz. Na realidade, é no trânsito que a recusa urbana ao carroceiro é materializada de maneira mais clara. As agressões verbais, o excesso de buzinas e a condução de carros de modo que prejudiquem ou ignorem a passagem das carroças é freqüente. Além disso, é muito comum que os animais se assustem com veículos – e segundo os carroceiros, cada animal se irrita com automóveis específicos.

Assim, a relação construída e transmitida aos jovens exige o conhecimento sobre o *conjunto homem-animal-carroça* condicionado a dois aspectos: como *veículo* – o que exige do condutor habilidades básicas para deslocamento em um trânsito urbano, e o conhecimento topográfico da região em que irá atuar; e como uma *engrenagem associativa* de dupla volição. Latour retoma uma imagem construída por Lévi-Strauss sobre homens e automóveis que resume tais aspectos, bastando para isso, trocar o que o autor chama de "observador exótico" por "antropólogo" e "automóvel" por "conjunto homem-animal-carroça":

> Um observador exótico julgaria sem dúvida que a circulação automobilística no centro de uma grande cidade ou em uma rodovia ultrapassa as faculdades humanas; e de fato é assim, uma vez que esta circulação não coloca face a face nem homens nem leis naturais, mas sim sistemas de forças naturais humanizadas pela intenção dos motoristas, e homens transformados em forças naturais pela energia física da qual eles se tornam os mediadores. Não se trata mais da operação de um agente sobre um objeto inerte, nem da reação de um objeto, promovido ao papel de agente, sobre um sujeito que se teria despossuído em favor do objeto sem nada pedir-lhe em retorno, ou seja, situações envolvendo, de um lado ou do outro, uma certa dose de passividade: *os seres em presença se defrontam ao mesmo tempo enquanto sujeitos e objetos; e, no código usado por eles, uma simples variação na distância que os separa tem a força de um exorcismo mudo* (LÉVI-STRAUSS apud LATOUR, 1994: 54-5).

[80] Entre os carroceiros a divergência é grande no que diz respeito aos jovens conduzirem carroças. Muitos afirmam que pessoas menores de 15, 16, 18 anos, não podem e não deveriam conduzir carroças, devido a imaturidade e a insegurança no trânsito (associa-se a esse discurso a determinação legal da maioridade para condução, a mesma aplicada aos condutores de automóvel). Por outro lado, os jovens são os principais parceiros para serviços: como ainda não tem dinheiro suficiente para possuir seu próprio animal e sua própria carroça, fecham acordos com outro carroceiro (que geralmente é um homem de idade mais avançada, para o qual o serviço maçante de carregar peso se torna difícil).

1.3.3 – Trato

Até aqui foram apresentados os espaços urbanos e os modos de criação animal, bem como as educações necessárias para um convívio criativo e produtivo entre homens e cavalos. Resta descrever o *trato* diário, que revela e completa outras dimensões que irão dar o tom das relações construídas entre ambos.

No início de uma manhã de maio, enquanto preparava-se para sair do curral para mais um dia de serviço, Olavo conversava comigo. A partir de uma pergunta muito genérica – como é o dia-a-dia do carroceiro - ele me deu a seguinte resposta:

> Pensando desde o começo até o fechamento do dia, o primeiro cuidado de tudo é com o animal. Você chegou aqui [no curral] e olha só: o cavalo do meu irmão tá comendo e o meu já comeu. Então, eu chego e primeiro dou comida! [Porque] não sei como vai ser o dia dele... Normalmente, o *tratamento* é feito na base de volumoso. Volumoso é capim, feno, cana, tudo isso ele come. Aí tem o suplemento. Só que ele já comeu capim a noite toda. Então de dia a gente dá um suplemento, uma coisa forte, igual uma ração. Aquilo é como se fosse tomar um café da manhã reforçado, pra poder agüentar o dia de serviço. O animal comeu, a gente escova ele. Escova por quê? Uma [razão]: por causa da apresentação, pro animal não sair tão feio pra rua. É igual o cuidado que se tem com o carro. Tem quem tem e tem quem não tem. Aí a gente escova o animal, mesmo porque a poeira que fica grudada ali, no lugar onde vai pegar o arreio, vai deteriorar, vai roçar o pêlo dele, até abrir ferida. Então a gente escova o animal e limpa o arreio pra poder não ferir. Depois eu procuro olhar se ele não tem nenhum machucado. Automaticamente a gente olha isso, porque já é o hábito. Aí vem e dá uma olhada no arreio, porque se tiver uma ferida é porque o arreio está pegando ali. Se tiver pegando a gente vai ver porque e vai trocar aquela peça, ou arrumar ela. Arreou o cavalo, o pneu tá cheio, a carroça não tem nada estragado, está tudo normal, pronto, sai pra rua, o animal já está tratado. Saiu pra rua, aí o que acontece? É o cuidado com o trânsito. Cuidado com o trânsito, que é com a gente mesmo e com o animal. Teve serviço, a gente trabalhou, não teve, a gente volta, e novamente a preocupação é com o tratamento do animal. Preparar ele para o outro dia. Se tiver suado a gente dá um banho, se não tiver a gente só escova, aí depois disso faz o trato, limpa a cocheira pra poder dormir numa cocheira sequinha, limpinha, troca água, a água sempre limpa, tratou, aí larga ele comendo, até o outro dia. Dia-a-dia é isso. Todo dia venho pra cá de manhã, faço o que eu tenho que fazer, a hora que eu vou embora eu já deixo eles já *tratados*, pro outro dia. Como eu trabalho, o meu irmão me ajuda. O dia que eu pego [meu outro] serviço, eu primeiro venho aqui, *trato* deles, já deixo o trato da noite

> pronto na cocheira, aí de noite meu irmão vai lá, só fecha eles pra mim. De dia eles ficam no piquete pra eles andar, espojar*, porque eles sentem necessidade disso.

O verbo *tratar*, um dos mais freqüentes no linguajar do carroceiro e ação diariamente recorrente, exige dedicação considerável do homem. O *trato* acontece geralmente duas vezes ao dia, e a princípio é explicado como uma atenção à saúde e ao bem estar do animal – tratamento de doenças, reforço de sua alimentação e de sua higiene. Obviamente, a avaliação do bem estar é relativa e a minúcia e o cuidado no trato variam. De qualquer maneira o homem não tem a opção de deixar de tratá-lo por mais de um dia. Idealmente, ele é feito antes do arreamento matinal e após o desarreamento vespertino. Assim como no *amansamento*, além de demandar paciência e atenção, a prática exige intimidade com o animal e conhecimento sobre seu *temperamento*.

A primeira preocupação do *trato* é a alimentação, que é oferecida em maior quantidade durante a noite e nas primeiras horas da manhã. Não é comum o oferecimento de grandes quantidades durante as horas de serviço, o que causaria indigestão e cólica, podendo levar o animal à morte. O primeiro item da dieta do animal é o chamado *volumoso*, que é o capim fresco ou sua versão desidratada, o feno. O capim, ao contrário dos outros itens, é dado indiscriminadamente, de acordo com a disponibilidade da estação (no Cap. 4 descrevo o processo de colheita). Este é o único item da dieta ainda encontrado na cidade que não exige gasto financeiro para ser adquirido. Aqueles que não criam seus animais *soltos no pasto* ou em lotes vagos, durante a noite deixam farta quantidade para consumo sem restrições. Em serviço também é comum que ao passar por áreas que tenham incidência de capim (como a própria encosta do rio Arrudas), os homens deixem que o animal permaneça por alguns minutos para descanso e ingestão de pequenas porções. Nas estações de seca, quando a disponibilidade de capim na cidade reduz-se drasticamente, é utilizado o feno, comprado em lojas especializadas. Outro item que também é "leve" e de "fácil digestão", "que sustenta bem o animal" e que por isso pode ser dado "à vontade" é o farelo de trigo, comprado em casas do gênero.

Uma dieta constituída de apenas capim ou feno é considerada pobre e insuficiente e os alimentos concentrados são indispensáveis. A ração, entendida como principal

* Ação costumeira do animal deitar e rolar no chão.

refeição, chamada também de *café da manhã*, ou *desjejum*, é dada no começo do dia, logo no início do trato. É um suplemento alimentar "balanceado, rico em proteínas e vitaminas", e que por isso não pode ser dada em excesso sem que cause problemas à saúde do animal. O sal mineral também é fornecido com freqüência, embora com menos constância que os itens anteriores.

Um animal bem alimentado aos moldes carroceiro, além do capim, consome em um mês o equivalente a 300 quilos de farelo de trigo, 400 quilos de ração e 10 pacotes de feno. O gasto com a alimentação varia de acordo com o período do ano – nas *estações de chuva,* quando o capim é abundante, o gasto mensal gira em torno de R$350 e R$400; durante as estações da seca os preços sobem e o gasto com cada animal é de aproximadamente R$550[81].

Os animais não são tratados com o objetivo de ficarem gordos porque isso prejudicaria a lida diária, deixando o serviço mais lento. Como o peso é uma preocupação constante se o carroceiro considerá-lo acima do ideal, rapidamente irá resolver a questão, diminuindo principalmente a quantidade de alimentos balanceados em sua dieta. O pouco peso também é um problema e quando não é causado por alguma doença específica será resolvido pela alimentação diária. De modo geral, os carroceiros consideram que o peso ideal do cavalo deve girar em torno de 450 quilos.

A alimentação é um aspecto que demanda preocupação e atenção do carroceiro por questões que vão para além da produtividade. Ela está ligada a alguns dos principais problemas de saúde que o animal pode ter. Umas das complicações mais temidas e comuns é a *cólica* (todo homem tem várias histórias para contar a esse respeito)[82]. A

---

[81] Estes valores são referentes ao ano de 2012. Contudo, as contas realizadas pelos carroceiros são organizadas de outra maneira. A maioria dos cálculos, trocas e transações é estruturada em curtos períodos de tempo. Assim, o gasto alimentar com o animal é pensado por dia, ou no máximo por semana. A maneira como um carroceiro provavelmente responderia sobre seus gastos com os animais seria algo do tipo: "separo todo dia entre R$10 e R$15 para o meu animal" (ver Cap. 4).

[82] Existem variados tipos de cólicas e suas causas possíveis também são diversas. Como é um problema que pode levar à morte do animal – e são muitos os casos – é importante que seja diagnosticada e tratada em poucas horas. Em geral, os carroceiros associam o problema à alimentação. Diferentemente dos animais ruminantes, eqüinos, asininos e muares possuem um único estômago, que é reduzido, o que torna seu sistema digestivo mais delicado. Assim, uma alimentação incorreta – muito triturada, de difícil digestão, ou não balanceada - pode causar fortes dores abdominais, e, em casos extremos, levar à morte. Nos casos mais simples, em que a dor é fruto de distensões gasosas no intestino, geralmente a caminhada com o animal resolve o problema. Segundo o que me contaram os mais velhos, antigamente, nos casos mais graves, a possibilidade de cura se dava pela atuação dos carroceiros

laminite é outro problema comum – espécie de inflamação nos cascos do animal que gera deformidades muitas vezes permanentes –, segundo os carroceiros causada pelo excesso de proteínas no corpo.

Outro ponto importante do trato é a higiene do animal, feita diariamente de maneira mais simples após um dia de serviço (geralmente uma breve mangueirada) e mais demoradamente, com freqüência de uma ou duas semanas. O banho é realizado nas áreas externas das casas ou nos currais e o cavalo é preso com um simples laço. No caso do banho curto, em que o homem "joga apenas uma água", o intuito é tirar o suor e aliviar o calor. O banho mais completo geralmente é feito com sabão de coco. A intimidade e habilidade com o animal é de novo essencial, pois além do conhecimento e segurança, não deve haver nenhum tipo de restrição ou evitação por parte do homem, que realiza ações como lavar as cavidades do animal, desinfetar feridas e doenças de pele. De fato, a intimidade e a desenvoltura necessárias para o *trato* evidencia a diferença de postura quando comparada aos modos pelos quais a metrópole se relaciona com a *presença física do animal*[83]. Como aponta Tapper (1996), pelo menos desde a revolução industrial, os animais foram excluídos de maneira deliberada da *ordem urbana.* E, para tanto, desde então é acionado o discurso ainda muito presente *da sujeira e do perigo*. Assim, dentre as marginalidades urbanas por quais o carroceiro transita, o contato constante com o corpo animal é uma das mais significativas. Deve-se ressaltar que esta impureza é concebida pela metrópole à maneira da tradição ocidental, apontada por Douglas:

> Existem duas diferenças importantes entre as idéias européias contemporâneas de impureza e as das chamadas culturas primitivas. Em primeiro lugar, evitamos a impureza por uma questão de higiene (...) Em segundo lugar, as nossas ideias sobre a impureza estão dominadas pelo nosso conhecimento dos organismos patogénicos. No século XIX descobriu-se que as bactérias transmitem doenças. Esta grande descoberta esteve na origem da evolução mais radical da medicina. Transformou de tal maneira a nossa existência que hoje nos é difícil pensar na impureza sem evocar de imediato o seu carácter patogênico (DOUGLAS, 1991, p.30).

---

experientes, que faziam um procedimento de lavagem pelas "ventas dos animais". Atualmente, é comum que os casos mais sérios sejam tratados por um veterinário.

[83] A restrição à presença física do animal na cidade considerada em diversas dimensões: profilática, escatológica, higiênica, estética, moral, etc.

A relação e o *contato direto* com o animal é algo interdito na cidade contemporânea e sua presença é vista como foco de doenças para o homem. O carroceiro, além de não compartilhar desse pavor, manipula tais interdições, como na situação que presenciei:

> Durante todo um dia uma equipe de quatro estudantes de veterinária e dois funcionários da prefeitura atendiam os animais dos carroceiros no bota-fora. Aplicavam vacina, coletavam sangue, faziam exames, diagnosticavam doenças, além de efetuar o registro de animais no Programa Carroceiros. Um pequeno posto havia sido improvisado e em determinado momento, enquanto eu conversava com uma das estudantes, uma outra se aproxima, trajada com a indumentária oficial (jaleco branco e luvas sépticas descartáveis) se recusando a calcular a idade dos animais de Zé Pretinho. Essa estimativa é feita a partir do exame do grau de desenvolvimento da arcada dentária. Segundo a estudante os animais babavam muito. Formou-se uma discussão na equipe – de maneira mais ou menos disfarçada, pretensamente para não ofender os carroceiros – e nenhum deles se habilitou a fazer a estimativa. Com a demora e a discussão a situação ficava cada vez mais desconfortável para veterinários e carroceiros. Como a situação não se resolvia, e como o Programa exige a estimativa de idade dos animais registrados, Zé Pretinho abriu as bocas de seus animais e anunciou a idade de cada um. Dali a pouco, a estudante que havia primeiramente se recusado, vinha comentar comigo, "Esse homem é louco! Todos esses animais estão com *raiva*! Quem encosta nessa baba é contaminado! E sabe qual é o índice de morte humana ao contrair a *raiva*? 97%! Eu que não vou encostar nesse animal!". O comentário, dito em surdina para que os carroceiros não ouvissem, recebeu a aprovação de todos os outros veterinários.

O que posso dizer sobre o episódio é que durante esta visita os carroceiros eram subestimados pela equipe de médicos veterinários em relação ao conhecimento sobre os animais. Durante as horas que estiveram presentes surgiram outros sobressaltos como esse. Contudo, ações básicas como colocar o animal no tronco de contenção para vacinação, muitas vezes só foram possíveis quando feitas pelos carroceiros. Sobre Zé Pretinho, já se passaram mais de seis meses desde o episódio e o carroceiro continua em atividade, não veio a falecer, nem tampouco contraiu *raiva*.

Por não seguir várias das interdições relativas aos animais, e por compartilhar com eles de substâncias e de espaços, os carroceiros assumem um padrão de relação diverso daquele que é o normativo nas sociedades pós-industriais. No curral do Valdir existem duas saídas de água, que são utilizadas como fonte de bebida e de banho tanto para homens quanto para animais. A única diferença é que em uma delas, o banho dos homens acontece em um chuveiro improvisado e do animal a partir de uma mangueira

ligada à torneira. Mas o espaço reservado para a limpeza era o mesmo e os banhos alternados apenas por ordem. Era comum um carroceiro chegar de um dia de serviço, desarrear o animal, "passar uma água" nele e preparar sua alimentação, e em seguida seguir para o mesmo local, agora para seu próprio banho. Também no bota-fora a água que mata a sede do animal e do homem sai da mesma torneira.

Em suma, a convivência construída no trato demanda um cuidado com o corpo animal que assume as dimensões higiênica, preventiva, terapêutica, funcional, estética, simbólica[84]. Ao observar este contraste entre a realidade carroceira e as normas e padrões de uma sociedade pós-industrial contemporânea é importante ultrapassar o senso comum da patogenia. Afinal, como Mary Douglas demonstrou, a impureza é uma forma de expressão de sistemas simbólicos:

> Quando tivermos abstraído a patogenia e a higiene das nossas ideias sobre a impureza, ficaremos com a velha definição nas mãos: qualquer coisa que não está no seu lugar. Este ponto de vista é muito fecundo. Implica, por um lado, a existência de um conjunto de relações ordenadas e, por outro, a subversão desta ordem. (...) Pressentimos assim a existência de uma relação mais evidente com os sistemas simbólicos de pureza. Concebemos a impureza como uma espécie de compêndio de elementos repelidos pelos nossos sistemas ordenados. A impureza é uma ideia relativa (DOUGLAS, 1991, p.30).

O trato deixa claro que o carroceiro estabelece uma aliança com o animal que a cidade nega[85]. Promove, assim, um tipo de contato entre humanidade e animalidade há muito tempo repelida[86]: a cidade como espaço da cultura, da modernidade e do progresso não deveria comportar a selvageria, a natureza e o passado (sua presença na metrópole é permitida enquanto estiver sob controle e delimitada em parques, praças e zoológicos ou quando deixa de ser natureza, caso mais comum quando se trata de

---

[84] As dimensões estética e simbólica estão desenvolvidas nos capítulos 2 e 3. Não desenvolvo a dimensão terapêutica, que é outro elemento importante do trato - nela estão presentes saberes tradicionais que diferem sensivelmente das práticas convencionalizadas pela medicina veterinária.

[85] Em certo momento de sua obra, Mary Douglas ressalta o caso dos Israelitas, que tinham no gado (fonte de sustento), um animal puro e abençoado. "Para que [os bovinos] disfrutem da benção, urge integrá-los na ordem social. *A diferença entre o gado e os animais selvagens é que estes não têm nenhuma aliança que os proteja*" (DOUGLAS, 1991, p.44).

[86] A exceção desta distância em relação aos animais na cidade seriam os animais domésticos (ainda que a forma como são tratados não coincida com as praticadas pelos carroceiros, nem estejam vinculadas a uma relação de produção). Por outro lado, é cada vez mais comum que atividades mais próximas do *trato*, como o banho e cuidados terapêuticos, sejam efetuadas por "especialistas" nos *pet shops* (ver próxima nota).

animais de estimação) [87]. Portanto, o convívio que começa no *amansamento* do animal jovem e *nas brincadeiras infantis* nos currais e pastos, passando pela *doma* e pelo *trato* – enfim, a prática e o contato contínuo produzidos na criação - produz uma interação profunda e uma comunicação compartilhada - cuja dimensão corporal de ambos é fundamental - que une invariavelmente humanos e animais. Tais aspectos estão muito próximos daqueles relatados por Evans-Pritchard sobre os Nuer:

> Os Nuer e seu rebanho formam uma comunidade corporativa com interesses solidários, a cujo serviço as vidas de ambos estão ajustadas, e *seu relacionamento simbiótico é de íntimo contato físico*. O gado é dócil e responde prontamente à orientação e cuidado humanos. Não há uma grande barreira cultural separando homens e animais em seu lar comum, mas sim absoluta nudez dos Nuer em meio ao gado (...) O gado não é apenas um objeto de interesse absorvente para os Nuer, possuindo grande utilidade econômica e valor social, como também vive na mais íntima associação possível com eles. *Além disso, sem se levar em consideração o uso, ele é em si mesmo, uma finalidade cultural, e sua mera posse e proximidade dá ao homem tudo o que ele deseja. No gado concentram-se seus interesses imediatos e suas ambições maiores. Mais do que qualquer outra coisa, o gado determina as ações diárias do homem e domina sua atenção* (EVANS-PRITCHARD, 2008, p.50). [grifo meu].

Na realidade, o trato é um elemento demasiado grande para ser desenvolvido em uma única seção do capítulo. Aponto uma última atividade, o casqueamento (preparação do casco) e ferragem do animal, que são fundamentais para o deslocamento na cidade. Diferentemente dos animais criados nas áreas rurais, os cavalos dos carroceiros são todos ferrados com borrachas cortadas de pneus de caminhões e ônibus. A ferradura metálica é inapropriada para o asfalto devido a falta de atrito com o chão, o que pode causar deslizamento e acidentes. Além da borracha utilizada, a técnica de ferragem desenvolvida pelos carroceiros difere daquela realizada em ambientes rurais na maneira em como ela é atrelado à pata. Os cravos que irão prender a borracha no casco são martelados de cima para baixo (a ferradura metálica é acoplada a partir da sola). A troca de ferradura em um animal na cidade varia entre 15 e 30 dias.

---

[87]O sucesso dos *pet-shops* e dos chamados "*produtos pet*" são devedores da antropomorfização. O trecho da reportagem a seguir é apenas um exemplo: "De olho no crescimento acelerado do mercado mundial de produtos *pet*, que movimenta cerca de US$73 bilhões por ano, a ordem é ser criativo. *Pet shops* inovam com produtos diferenciados, como esmaltes e refrigerantes, salões de beleza para animais oferecem novos tipos de banhos, tosas e secagem de pêlos, com produtos importados de alto nível e serviços de entrega. Os estabelecimentos faturam até R$ 200 mil por mês. O Brasil tem hoje o segundo maior mercado *pet* do mundo, perdendo apenas para os Estados Unidos" (RIGUEIRA, 2010).

CAPÍTULO 2 – Entre ser humano e ser animal

'Posso dizer que eu conheço o cavalo por dentro e por fora'. [*Olavo*].

Como aponta Marshall Sahlins, lembrando Marx, "os homens não fazem apenas sobreviver: eles sobrevivem de maneira especifica" (SAHLINS, 2007b, p.181). Esta assertiva é ponto inicial para a compreensão da situação do carroceiro sob um viés que não se perca num determinismo material e economicista. A maioria das pesquisas realizadas em Belo Horizonte sobre os carroceiros desenvolvem-se a partir da visão da precariedade social e tem como base estruturadora dados quantitativos, como o de renda e escolaridade[88].

Contudo, ainda que estes dados iluminem questões referentes à localização dos carroceiros dentro de um sistema econômico-social[89], não mostram o modo como os eles se relacionam com a cidade e com outros agentes aí presentes, e tampouco dizem sobre o universo de representações e valores que compõem essa dinâmica[90]. Agora, é também Sahlins quem destaca os limites nos quais uma cultura pode se desenvolver:

> ... ao produzir desse modo uma existência cultural, a sociedade tem de se manter dentro dos limites das exigências físico-naturais. Mas isso tem sido considerado axiomático, pelo menos desde Franz Boas, e nem mesmo a mais biológica das ecologias culturais pode pretender mais do que isso: os 'limites de viabilidade' são a forma de intervenção prática da natureza na cultura (SAHLINS, 2007b, p.181).

---

[88] Desde a criação do Programa Carroceiros, em 1997, uma série de artigos e dissertações foram escritos sobre o tema. Alguns trabalhos mais aprofundados são: ALMEIDA (2003): *Acidente de trabalho e perfil socioeconômico de carroceiros em Belo Horizonte nos anos 2001 e 2002*; REZENDE (2004): *Perfil sócio-econômico dos carroceiros de Belo Horizonte entre 1998 e 2003*; SIMÕES (2009) *Estudo da rede de gerenciamento de pequenos volumes de resíduos da construção civil em Belo Horizonte : uma análise espacial com o apoio do geoprocessamento*.

[89] Há de se ressaltar a importância das pesquisas realizadas pela Escola de Veterinária da UFMG e do trabalho contínuo de levantamento de dados que o Programa Carroceiros mantém. A partir destas informações revela-se toda uma face da situação socioeconômica dessas pessoas. Contudo, a dificuldade em fazer com que o projeto seja apropriado pelos carroceiros, a meu ver, se dá em parte, porque tanto a UFMG quanto a Superintendência de Limpeza Urbana-SLU não lidam de maneira mais demorada com o que Sahlins chama a "forma cultural" (SAHLINS, 2007b, p.181) assumida pelos carroceiros. Não é por acaso que, via de regra, as aproximações mais significativas acontecem nos momentos em que o Programa relaciona-se com os homens tendo como ponto de contato os animais – elemento fundamental que compõe este universo.

[90] Esta é, justamente, uma das diferenças do método antropológico em relação aos paradigmas econômico-sociológicos: o interesse da antropologia pelo *encontro com o outro*, não busca "responder às nossas questões mais profundas, mas colocar à nossa disposição as respostas que outros deram (...) e assim incluí-las no registro de consultas sobre o que o homem falou" (GEERTZ, 2008, p.21).

Portanto, acompanhando o autor, pode-se dizer que as condições de existência (aqui não apenas naturais, mas também econômicas) são elas mesmas uma *intervenção prática* nos modos como o universo carroceiro irá ser construído. Contudo é a atenção a como esses modos se desenvolvem que permite a análise das particularidades do universo cultural carroceiro. Para isso, é relevante retomar Geertz e sua alusão à Weber:

> O conceito de cultura que eu defendo (…) é essencialmente semiótico. Acreditando, como Max Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias e a sua análise, portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura do significado. É justamente uma explicação que eu procuro, ao construir expressões sociais enigmáticas na sua superfície (GEERTZ, 2008, p.4).

Nesse sentido, a observação (participante) – e aqui a redundância do termo antropológico faz a diferença – permite uma aproximação aos modos particulares com que pessoas vivem e concebem o mundo. Durante meu convívio com os carroceiros eram comuns frases como a de Olavo:

> Eu não sei, isso é como se fizesse parte da gente, é uma coisa que se eu quisesse ficar livre, parece que eu não conseguiria. Tá no sangue, a história da minha vida é isso. Fui criado com isso e a gente pega gosto. Porque isso aqui, pra mim, tá além de profissão, tá além de ganhar dinheiro. Tem época que eu nem ganho, que eu só gasto.

Sob esse viés, *ser carroceiro* atinge uma dimensão cultural que transpassa a prática de um simples ofício. Neste sentido, é produtivo considerar os estudos de Durham (1973; 2004) sobre populações rurais e sobre a estruturação do processo migratório para as áreas urbanas. Ainda que a autora considere simples, ela reconhece uma cultura específica na sociedade rural, que é base para a construção de uma vida na cidade:

> Mantendo e reformulando as relações sociais estabelecidas na terra de origem, o migrante manipula o seu equipamento cultural tradicional para conseguir um ajustamento satisfatório às novas condições de vida. Tem lugar assim, no plano individual, a passagem de um universo pré-industrial para uma sociedade em processo de desenvolvimento (DURHAM, 2004b, p.199-200).

Em sua análise, a autora aponta as etapas por que irá passar na cidade o indivíduo advindo do campo, bem como sua progressiva "adaptação" aos moldes urbanos, sendo que todo esse processo se desencadeia a partir de um "aparato cultural" rural[91].

Dentre os elementos que particularizam a maneira como os carroceiros vivem a cidade está a origem rural de parte deles. Contudo, sua situação é complexificada porque o ofício e o modo de vida a eles vinculados não apontam para uma "adaptação à cidade" como as ocupações enumeradas por Durham, mas sim para uma cidadania que está ela mesma a meio caminho entre o rural e o urbano. Por um lado, os carroceiros mantém o padrão das populações migrantes[92] valorizando, por exemplo, seu tempo de trabalho e sua autonomia, tendo em geral dificuldades para aceitar o "trabalho fichado". Mas os carroceiros perpetuam um modo próprio de vida que em diversos momentos fogem aos "padrões urbanos convencionais", a começar pela criação de animais, passando pela rotina do próprio ofício, que irá culminar em toda a dinâmica diária que se estrutura a partir disso. Ou seja, a autonomia, se é um ideal do migrante (que irá optar por *ocupações tradicionalmente urbanas*), é particularizada no caso do carroceiro, uma vez que o ofício escolhido, a princípio, "não cabe" na cidade[93]. Mas é preciso ressaltar que tampouco o universo carroceiro é "um nicho rural" na metrópole. Os carroceiros são cidadãos (vivem e articulam grande parte de

---

[91] O "ciclo" por que, segundo a autora, irá passar o migrante pode ser resumido dessa maneira: "Sem 'papéis', o migrante se vê forçado ao subemprego e à marginalidade ocupacional. Como trabalhador marginal, isto é, que trabalha sem contrato legal, o migrante pode dedicar-se a uma grande variedade de ocupações": serviços de limpeza, de carga e descarga de caminhões, de 'ajudantes' que se ocupam das tarefas mais pesadas e sujas (ajudante de motorista de caminhão, de cozinheiro, de vendedores ambulantes). Entretanto, é a indústria de construção que, indubitavelmente, absorve a grande maioria dos trabalhadores do sexo masculino, ao passo que o emprego doméstico ocupa os migrantes de sexo feminino. Trata-se, em geral, de empregos temporários, sem estabilidade ou permanência. (...) O migrante supera as limitações de sua posição inicial à medida que constrói sua carreira. No início o migrante é inteiramente dependente de relações pessoais, baseadas em vínculos de parentesco ou amizade que o encaminham para a obtenção de emprego. (...) A ampliação dos contatos pessoais e das esferas de participação social ampliam também o universo ocupacional, e dão ao migrante maiores possibilidades de escolha na orientação de sua carreira. Entretanto, como são os parentes que orientam as colocações iniciais, que são a base de outras, a carreira do migrante tende a ser condicionada pela história ocupacional do grupo de parentesco" (DURHAM, 2004b, p.193-4).

[92] "O migrante sente que o trabalho fabril constitui desrespeito à dignidade da pessoa. Daí queixas freqüentes de que o 'operário não é gente', isto é, não é tratado como 'gente', mas como coisa. A valorização das ocupações não manuais, que exigem contato com o público, e, especialmente, a preferência pelo trabalho autônomo, referem-se a uma valorização de ocupações em que são 'respeitados' pelos outros e que, portanto, preservam sua integridade pessoal" (DURHAM, 2004b, p.195).

[93] De fato a lógica e o "mau-humor" da cidade para com os carroceiros na maioria das vezes me era relatada em termo espaciais, em frases como "o espaço para a gente é cada vez menor na cidade".

sua vida na cidade) e, como tal, carregam consigo mais uma dentre as alteridades que compõem a metrópole.

E aqui deve-se ter em consideração que o traço que os distingue de maneira mais radical em relação a outros grupos e agentes sociais – inclusive a outros grupos socialmente marginalizados - é a relação que o ser humano estabelece com o animal. Como Tapper (1996) aponta, historicamente a relação ocidental com a natureza e, consequentemente, as atitudes do ser humano endereçadas aos animais, são marcadas por pelo menos dois momentos: o primeiro caracteriza-se pelo viés antropocêntrico renascentista - "enraizado na Bíblia e em Aristóteles, e confirmado por Descartes, Spinoza e Kant" - na qual a natureza fora criada para satisfazer os interesses e desejos humanos. Nessa perspectiva, "todo animal foi concebido para servir a algum propósito humano, se não prático, então moral ou estético" (TAPPER, 1996, p.47-8)[94]. O segundo momento é estabelecido pelo pensamento moderno, em que o crescente interesse científico dirigido à história natural levou ao reconhecimento de algumas semelhanças físicas entre humanos e animais. Ao mesmo tempo, a revolução industrial produzia mudanças nessa relação:

> Moreover, 'the growth of towns and the emergence of a new industrial order in which animals became increasingly marginal to the processes of production' (…) engendered an awareness of moral duties owed to animals. Anthropomorphism began to replace anthropocentrism. When Darwin caused a confrontation between the two perspectives, the intellectual battle was already won (TAPPER, 1996, p.48).

Assim, para Tapper, as relações entre seres humanos e seres animais nas chamadas sociedades pós-industriais é marcada pela exclusão dos animais dos processo de produção (diferença profunda quando comparada às sociedades caçadoras-coletoras ou nômades pastoreiras, em que esta relação produtiva é fundante[95]). E para o autor,

---

[94] [minha tradução]

[95] Tapper propõe tomar a relação homem-animal como uma relação de produção aos moldes como esta é concebida pela teoria sócio-econômica. Ingold (1996) resume a proposta do autor: "In an ingenious revision of the classic Marxian paradigm, Tapper extends the concept of social relations of production across the species barrier, and examines the parallel range of forms of 'human-animal relations of production' Thus, in a hunting economy, where prey are construed as fellow persons, 'comunal' human-animal relations prevail under early domestication, in which animals are tamed as part-members of human households, these give way to 'slavery'. The development of pastoralism, where animals are herded without being necessarily tame, leads to more contractual human-animal relations akin to those of feudalism. (…) Tapper attempts to show that to each stage there corresponds a specific usage of animal metaphor, and therefore that it is possible to ground ideas about human nature and the relation

na medida em que a experiência com o que "um animal realmente é" foi sendo reduzida, progressivamente forjou-se sua antropomorfização ou bestificação:

> Urban-industrial society, complex, differentiated and dense, offers a wide variety of human Others: different classes and ethnic groups are all stereotyped for emulative or pejorative use by teachers or parents. In a society which offers little experience of what animals are 'really' like, they become stylized or idealized humans: hence the role of pets, zoos, and animal toys, the prevalence of animals in children's stories, and the universal success of both animal cartoons and wildlife documentaries. At the same time animal metaphors of 'bestiality' proliferate, focusing particularly on 'vermin', but also on factory-farmed livestock, with special emphasis on the pig (cf Serpell 986, ch, 1, Leach 1964). The animals of the mind remain with us, while real animals have become marginalized. As Berger (1977, p. 123) points out, 'the marginalization of animals is today being followed by the marginalization and disposal of the only class who, throughout history, has remained familiar with animals and maintained the wisdom which accompanies that familiarity'. He means peasant farmers, but I would add pastoralists (TAPPER 1994, p.55).

Nesse sentido, a antropomorfização é a maneira genérica com que os indivíduos estabelecem relação com seus animais de estimação, que tornam-se efetivamente membros da família ou, por exemplo, como são caracterizados pedagogicamente nas séries de desenhos animados *à la Disney*[96]. Os zoológicos também implicam uma marginalização que reside na própria representação artificial: os animais "selvagens" são presos, objetivados e individualizados – diferentemente dos bandos que formam quando libertos. Já o que o autor chama de "bestialidade" se dá no terror histérico mais ou menos comum que foi criado em relação aos chamados "animais prejudiciais à saúde" como ratos, baratas e insetos. Portanto, o não contato progressivo, ou o contato via antropomorfização, são característicos dessas sociedades e uma interação diferenciada não é tão comum.

Em um artigo já clássico Sahlins (2007b) oferece uma explicação estruturalista para a relação criada entre homem e animal na sociedade norte-americana, a partir das

---

of humanity to animality in fundamental economic imperatives, albeit conditioned by historically contingent features of the socia-political environment" (INGOLD, 1996, p.15). Mais do que a categorização das relações proposta por Tapper o que parece ser interessante para observar o contexto carroceiro é a possibilidade de conceber a produção como um trabalho integrado entre agentes. O cavalo deixa de ser meio de produção para se tornar outro indivíduo.

[96] Também podem ser citados os programas destinados à apresentação "documental da vida animal", em que as ações dos animais são justificadas e explicadas a partir de comportamento humanizados, bem como uma série de reportagens publicadas na mídia que seguem a mesma linha (ver Fig. 14).

distâncias domésticas criadas com variadas espécies. Quão mais "sujeitos" os animais são considerados na relação mais forte é o tabu da comestibilidade, que aqui relaciona-se diretamente ao canibalismo. Assim, enquanto bois e porcos são comestíveis, cavalos e cães permanecem interditos. Contudo as duas séries também podem ser divididas dentro de cada classe, sendo a carne bovina preferível à suína e o cavalo sendo um alimento menos tabu que o cão. Assim,

> O conjunto inteiro parece diferenciar-se pela participação da espécie como sujeito ou objeto no convívio com seres humanos. (...) Adotando as palavras mágicas convencionais do estruturalismo, "tudo se passa como se" o sistema alimentar fosse inteiramente modulado por um princípio de metonímia, de tal modo que, tomado como um todo, compusesse uma metáfora permanente sobre o canibalismo. (...) Cães e cavalos participam da sociedade americana na condição de sujeitos. Tem nomes próprios e, na verdade, estamos habituados a conversas com eles de um modo que não fazemos com porcos e bois. Cães e cavalos são julgados não comestíveis, pois como disse a Rainha de Copas "não é de bom tom cortar alguém a quem se foi apresentado". Porém, co-residentes domésticos, os cães são mais próximos do homem do que os cavalos, e seu consumo mais impensável: eles são parte da família, tradicionalmente, os cavalos mantém com as pessoas uma relação mais servil, de trabalhos; se os cães são como parentes, os cavalos são como criados e não, aparentados. Por isso o consumo de cavalo é pelo menos concebível, ainda que não seja geral, ao passo que, compreensivamente, a idéia de comer cães evoca um pouco a repulsa do tabu do incesto (SAHLINS, 2007b, p.188).

A maneira como a relação homem-animal se desenvolve entre os carroceiros é complexa e está mais próxima àquela mantida por camponeses e pastores apontada por Tapper (e é claro, em um contexto urbano, esse tipo de relação tende sistematicamente à marginalização dos indivíduos envolvidos no processo). Esta interação é múltipla e se estabelece em diferentes linhas e gradações, de acordo com a situação. Nesse sentido, a antropomorfização e a bestialidade são duas dentre outras idealizações possíveis produzidas a partir de suas interações. E se este modo de interação é diverso daquele praticado de forma mais generalizada no contexto urbano pós-industrial, isso se dá também porque eqüinos, asininos e muares são concebidos de outras maneiras. A seguir descrevo os principais elementos que os carroceiros atribuem a seus animais. Um maior período de convívio seria necessário para que a pesquisa pudesse se aprofundar nessa direção mas os seis meses de interação

colocaram-me em contato com uma certa concepção da constituição animal que acredito ser importante desenvolver aqui.

2.1 – Notas sobre a constituição do ser animal

2.1.1 - Corpo

Os carroceiros detém um conhecimento refinado e tem uma atenção redobrada sobre o corpo de seu animal: qualquer alteração que venha a acontecer, por menor que seja, é rapidamente notada. Ferimentos, doenças de pele, emagrecimento ou excesso de peso, apresentação estética, são preocupações constantes e observadas por todos. No bota-fora é possível levantar todo um histórico dos animais nesse sentido, sem que seja necessário uma conversa direta com o dono de determinado cavalo.

É também a partir da observação de sua maneira de caminhar e da velocidade do deslocamento que os carroceiros percebem elementos que seus animais "querem dizer". Em nosso convívio eram freqüentes as vezes em que durante um carregamento o carroceiro encostava de repente a carroça, dava um salto para o chão para analisar as patas dianteiras ou traseiras de seu cavalo, em busca de algum vestígio de machucado ou de problema na ferradura. Com uma percepção corporal apurada, o homem já havia identificado antes mesmo de descer da carroça se o trote estava "pendendo para um lado", se "o animal estava levantando demais a mão[*] ", ou a encostava de maneira inadequada no chão. Para *olhos* e *corpo* destreinados como o meu, era sempre uma surpresa ver o tipo de sensibilidade necessária para perceber e interpretar esse tipo de situação por meio de uma simples tensão nas rédeas, pela maneira de chacoalhar da carroça, por algum som que soasse descompassado do ritmo normal, pela toada da caminhada ou pela observação visual.

Esta *semiologia* do corpo ficou mais nítida para mim a partir das conversas que se criaram em torno das fotografias que eu produzia, imprimia e levava até o bota-fora. As imagens, que retratavam do trabalho cotidiano aos momentos de lazer, à primeira vista poderiam suscitar discussões diversas, mas geralmente os olhares e comentários concentravam-se em torno principalmente do corpo (e da personalidade) animal. Reproduzo um exemplo:

[*] Pata dianteira.

Onze horas da manhã de segunda-feira no bota-fora. O trânsito de carroceiros é grande. Converso com Noel, quando Leitão chega, vê minhas fotografias e pede para vê-las.

Leitão - Isso tudo é retrato? Deixa eu ver…

Em poucos segundos começam os comentários:

L - Ó o cavalo do S…. Olha esse potro, esse é bravo demais.... Uai, e esse cavalo preto, de quem é?

Noel - O preto é do Pinha... quer dizer, do Rubim.

L – O preto? Esse cavalo aqui era do Bumba!

N - Então, não tá agora com o Rubim?

L- Não, não. Aquele do Rubim não é só preto.

N - Então, aquele outro cavalo? Que o Cupim pegou do Seu Luiz?

L - Não, aquele é outro, aquele é o que o Tumba trouxe da roça.

N - Ah, aquele...

Leitão continua olhando as imagens e comenta, uma a uma:

L - Nossa, o tanto de cavalo que eu trouxe [pra vender]. Esse aqui, esse aqui não, esse aqui, esse outro.

N - Esse cavalo aí do P… não é bom não.

L - Esse aí é bosta, cavalo véi!

L - Esse outro aqui tá igual aquela égua do Gambá, aquela castanha.

Assim, todo animal que transita na região possui um histórico que é dominado e discutido pelos carroceiros, que usam seu corpo como principal referente. Foi a partir de conversas como essa que comecei a notar que com as imagens que produzia, eu estava ressaltando e registrando um aspecto importante na vida dessas pessoas, que era a *visualidade* e a *semiologia* do corpo animal. A fotografia, ontologicamente associada ao paradigma indiciário, era a materialização do corpo-índice, e conversar sobre ela, era conversar sobre um tipo de saber particular. A própria produção de imagens é comum aos carroceiros, que as produzem por seus celulares – por serem

portáteis volta e meia um deles as exibe, geralmente para mostrar como seu cavalo está bonito e bem cuidado[97].

Não é excessivo afirmar que tudo aquilo que envolve ou é revelado pelo corpo equino recebe atenção do homem. Portanto, entre as dimensões que compõem o animal, talvez justamente o corpo seja o elemento mais importante, pois sua presença guarda esta potência *indicial*: é ele quem produz a maior parte das informações e dos elementos que o carroceiro utiliza para comunicar-se com o animal, comunicar-se entre os próprios carroceiros, e finalmente, comunicar-se com outros agentes urbanos.

Certa vez, fazendo um carreto com Olavo em Santa Tereza, cruzamos com outro carroceiro, Cristiano, que andava com um animal novo. Ao se avistarem, cada um encostou a carroça num lado da rua, e sem descer para o chão, tiveram a seguinte conversa:

> Olavo – Ô Cristiano, e aí?! Apanhou esse aí?
>
> Cristiano – Peguei!
>
> O – Uai, você pegou um cavalo grande mesmo, uai!! Nossa senhora! Agora é muita carroçada só pra dar ração pra esse aí!
>
> C – Ele é do tamanho da sua égua, né não?
>
> O – O cavalo seu? Do tamanho dela pra maior, né... É grandão demais, olha os patão dele. Mas tá de *garrotilho*[98], hein...
>
> C – Ah, vou aplicar um remédio nele...
>
> O – Meter *Agrovet*[*] nele.
>
> C – É, vou comprar Agrovet e dar pra ele.
>
> O – Anda bem?
>
> C – Não é aquele trem quente não...
>
> O – Num é corredor demais não, né?
>
> C – Tem um batido...
>
> O – Toada boa ...

---

[97] Infelizmente não consegui reproduzir neste trabalho as imagens de celular, mas deve-se ressaltar que guardam semelhanças com a série que apresento no próximo capítulo.

[98] Termo técnico para um tipo de doença freqüente entre os cavalos, principalmente no período da seca, entre maio e julho, que os carroceiros qualificam como um tipo de *gripe* ou *pneumonia* do cavalo.

[*] Remédio específico comprado em lojas veterinárias.

C - Pode lotar de peso, jogar..

O – Peso é garantido...

C – Subi lá em casa ontem, na rua lá de casa com ele, com a carroça lotada de verdura.

O – É? Mas cavalo pedresa[99] não nega não. Pedresa é sempre bom...

C – Mas ele não é aquele cavalo grandão... as perninhas dele curtinha, olha...

O – É, na verdade ele é muito é grosso, né... grosso e comprido... cavalo bonito. Dá pra ver o tanto que ele é forte, que ele é caixudo.

C – Caixudo! Olha o pescoção!

O – É... um cavalo grandão e pesado nunca é aquele cavalo mais corredor, nem muito esperto não, ele é mais forte. Porque um cavalo grandão se ele for experto demais ele cansa muito.

C – Cansa à toa...

O – Mas tá bom demais, agora você tá com uma turma boa...

C – É... apanhar mais uns dois aí depois....

O – Hehehe, agora pronto, empolgou!

É de se notar que em um encontro de poucos minutos, toda a conversa foi estruturada em torno do corpo animal - passando por aspectos como estética, saúde, anatomia e características do cavalo que irão influenciar no serviço – que são revelados exclusivamente pela observação visual. Dessa maneira, pode-se dizer que há um aspecto da relação dos carroceiros com seus cavalos que é construído a partir do que Ginzburg (1989) chama justamente de *paradigma indiciário*, isto é, um tipo de *conhecimento semiótico*, desenvolvido a partir de "pistas talvez infinitesimais [que] permitem captar uma realidade mais profunda, de outra forma inatingível" (GINZBURG, 1989, p.150). Vestígios, sintomas, pequenos indícios aparentemente irrelevantes, ou invisíveis para o leigo, que ganham sentido e tornam-se reveladoras para o olhar atento de um observador especializado. Uma outra conversa que acompanhei entre Paulo e algumas pessoas no curral do Valdir, revela a importância desse tipo de conhecimento e o interesse que gera:

> Paulo: Cavalo meu gripou! Tô vendo que o cavalo não tá comendo, [pensei:] 'tem alguma coisa errada, tá largando comida!'. Aí ontem comecei a andar com ele, tá tossindo, tossindo pra daná. Aí quando foi ontem de tarde eu vi secreção saindo do nariz dele. Falei, 'pronto'!

[99] Tipo de pelagem do animal, salpicado de pelos pretos sobre fundo de pelos brancos.

Mulher de Valdir: É por causa de friagem?

P: Não, é época [do ano] mesmo, é como se fosse uma pneumonia. Aí o bicho fica mole, não come. Se é garrotilho, dá um mal cheiro, que fica lotado de mosquito no nariz dele.

Poucos minutos depois chega outro carroceiro no curral e o assunto é a doença.

P: Esse cavalo meu é bom demais, sô. E tava andando de cabeça baixa assim ó [carroceiro imita o gesto], tava lento… Aí não pode forçar, né… o garrotilho, ele desanima muito o animal. Eu achei engraçado… ele parou de comer, não tava comendo nada! Muito, muito pouco. Eu falei, engraçado, sô… Coloquei o sal mineral lá, ele nem olha… Aí comecei ver, comecei observar, ele mole, mole, e aí ontem começou a tossir ainda, e andar de cabeça baixa. Quando foi de tarde, chegou aqui [no curral] vi o nariz dele sujo, falei, pronto!

Assim, pode-se dizer que o carroceiro desenvolve um "olhar conjectural" (GINZBURG, 1989) sobre o corpo do animal, já que a partir de poucos e determinados elementos tem a possibilidade de fazer diagnósticos, entrever distúrbios e avaliar condições físicas e comportamentais. Este saber indicial alcança as seguintes dimensões:

- *médico-terapêutica*: em diagnósticos e tratamentos de doenças e outros distúrbios, como exemplifica a transcrição acima;

- *estética*: associada à "boa saúde" do animal, ao bom trato e à vaidade do dono. Um exemplo simples é esse diálogo, que aconteceu entre Olavo e Noel, enquanto o primeiro dava banho em seu animal. Noel: "A crina do meu cavalo é bonita porque ela é grossa, né. Ela é cheia". Olavo: "É cheia demais mesmo"[100].

- *econômico-social*: a compra de novos animais demanda observação atenta sobre seu corpo, desde os dentes, que mostram a idade, ao trote, que indica a condição física, à estrutura óssea e à condição dos cascos. A conversa anteriormente transcrita entre Olavo e Cristiano (p.79) é um exemplo de avaliação. O bom físico e o aspecto saudável é ainda importante para a conquista de novos clientes na rotina de serviços (ver conversa transcrita na p.201, cap. 4).

[100] *Fazer a crina* é uma técnica associada aos conhecimentos tradicionais. O cuidado entre os carroceiros em mantê-la aparada e tratada é ponto de observação constante. Olavo e Paulo são conhecidos pelo apuro da técnica e portanto o serviço lhes é solicitado frequentemente.

- *político-social*: o corpo intermedia a relação entre carroceiros e Estado ou outros agentes sociais[101] - a situação descrita entre Zé Pretinho e os veterinários é um exemplo (p.68, cap. 1). E claro, a própria relação entre os carroceiros é perpassada por esta dimensão.

Portanto, existe uma extensão oculta, ou pelo menos parcialmente oculta, que pode ser acessada pelo carroceiro, a partir destes pequenos (ou não tão pequenos assim) sinais corporais. Como irá afirmar Ginzburg, "o que caracteriza esse saber é a capacidade de, a partir de dados aparentemente negligenciáveis, remontar a uma realidade complexa não experimentável diretamente" (GINZBURG, 1989, p.152). Para Ginzburg este é um tipo de domínio que poderia ser chamado de *saber venatório*, por remeter ao conhecimento próprio às sociedades humanas caçadoras, que fazem de marcas e pegadas deixadas no chão, indícios que permitem perseguir a presa. Garcia (2012), em artigo recente, destaca exemplos, dentre um conjunto muito maior de etnografias ameríndias, dos modos como esse conhecimento se desenvolve:

> Dentre as etnografias que abordam a organização espacial de povos amazônicos que encontram na caça uma atividade central, sejam horticultores ou não (ver, por exemplo, o balanço de Rival, 1999), uma das alegorias mais comuns é a do território como um *espaço marcado* por histórias de caçadas e guerras, uniões matrimoniais e cisões entre afins, nas *que os saberes produzidos nas interações com a floresta seriam, todo tempo, colocados à prova e reinventados*. São muitos os exemplos: a paisagem supostamente caótica das florestas do Capauari, tão familiares aos Ashuar, um "território varado por mil acontecimentos", que fornecem à paisagem aparentemente anônima sua devida substância histórica (DESCOLA, 2006, p. 153-154); os muitos topônimos existentes no léxico Parakanã para situá-los em suas trilhas, e pelos quais se localizavam durante seus períodos de *trekking* (FAUSTO, 2001, p. 105); o interesse dos Huaorani em sempre seguir adiante, por seus caminhos, acompanhando o florescimento dos vegetais e o movimento dos animais (RIVAL, 2002, p. 68); o "seminomadismo" Sirionó que, através dos *Ñenda*, os caminhos de caça, descobrem a cada caminhada uma nova floresta, que lhes fornecerá as aldeias-acampamentos em que vivem (HOLMBERG, 1969, p. 105); a cultura material "descartável" dos nômades Yuquí, donde os poucos objetos fabricados (cordas e cestos) são feitos e refeitos de acordo com a necessidade, subprodutos

[101] O corpo saudável é a prova irrefutável contra as denúncias de maus tratos característicos de grupos como Sociedade Protetora dos Animais. No sentido inverso, é também a condição física que melhor denuncia o desleixo, o mau-trato, a violência, as doenças, e, portanto, é o corpo que pode gerar mais problemas e conseqüências para o homem, não só entre os carroceiros, como na sociedade em geral.

> exclusivos de sua bem sucedida relação com a floresta (STEARMAN, 2001, p. 41); as complexas descrições sobre o território realizadas pelos Akuriyó, levando-se em conta, fundamentalmente, a vegetação e a fauna, que coincidem com as descrições presentes "nas melhores enciclopédias de fauna e flora" já produzidas sobre o norte amazônico (JARA, 1996, p. 96). *Enfim, em variados contextos etnográficos sul-americanos, entre povos para os quais a caça desempenha um papel fundamental, que enfatiza um permanente estar em movimento na floresta, a produção de múltiplos significados sobre o território é condição primordial à existência da vida*. São espaços "culturalizados", nos termos de Ingold, cujas relações são, antes, relações entre pessoas, encarnadas em formas orgânicas, frágeis e impermanentes (INGOLD, 2000, p. 53), e onde a história está escrita no espaço. (GARCIA, 2012, p.173) [grifos meus]

Significar o território é condição fundamental para o caçador, para quem "andar é caçar" (GARCIA, 2012, p.186)[102]. Da mesma maneira, para o carroceiro, para quem "andar é se deslocar junto ao animal", é o corpo eqüino que guarda em si uma complexidade de significações. Assim, se para os primeiros a "história está escrita no espaço"[103], para os segundos, ela está escrita no e pelo corpo (principalmente do animal). Uma conversa banal revela isso:

> Carroceiro 1: Cadê o queimadinho que cê tava com ele?
>
> Carroceiro 2: Vendi.
>
> C1: Queimadinho era bom também.
>
> C 2: Vendi ele pro Guilherme.
>
> C: O Pampa?

---

[102] Ao descrever os hábitos de caça dos Awá-Guajá, povo tupi-guarani da Amazônia oriental, Garcia destaca a mesma questão: "Tal como já apresentei, os territórios (*harakwá*) são recortados por trilhas, e cada trilha possui a sua história particular. Desta forma, andar (*watá*) – e não remar ou plantar, além de ser a única maneira de encontrarem alimentos (*hanimi'ua*), é a forma, por excelência, de viver. *Watá pyry*, "andar junto", e mesmo *rikô*, que poder ser traduzido por "estar junto"/"estar com alguém", são expressões recorrentes para exprimirem os atos de caça, seja longe, nos acampamentos (*kaa ripá*, "casas na mata"), ou em breves jornadas de poucas horas. Durante uma caçada, nas caminhadas aos locais pré-determinados, *watá* será sempre *watá-paj*, que pode ser traduzido por "andar rápido", ideia que contrasta com *watá-me*, "andar lentamente" (ou, literalmente, "andar mole"), como se deve fazer em momentos de descanso, descontração, ou mesmo quando retornam de uma caçada. Nesse registro, "andar" é "caçar" e vice-versa, e podemos pensar tal ideia não como passível de duas traduções, mas como uma forma particular de se estar no mundo, um "andar-caçar". Se a atividade de caça é também a produção de alimentos – o aprovisionamento (*procurement*, nos termos de Ingold, 2000 e Bird-David, 1992), ela não existiria sem uma elaborada produção de significados e sentidos sobre a caminhada". (GARCIA, 2012, p.186).

[103] De todo modo, a relação espacial com a cidade é aspecto fundamental na vida do carroceiro e os saberes aí envolvidos são descritos no capítulo 4.

L - O baio.

Vê-se, portanto, um conhecimento construído a partir das *experiências concretas*,

> mais ligadas à prática cotidiana (...). A capacidade de reconhecer um cavalo defeituoso pelos jarretes, a vinda de um temporal pela repentina mudança de vento, uma intenção hostil num rosto que se sombreia certamente não se aprendia nos tratados de alveitaria, de meteorologia ou psicologia. Em todo caso, essas formas de saber eram mais ricas do que qualquer codificação escrita; não eram aprendidas nos livros mas a viva voz, pelos gestos, pelos olhares; fundavam-se sobre sutilezas certamente não formalizáveis, frequentemente nem sequer traduzíveis em nível verbal; constituíam o patrimônio, em parte unitário, em parte diversificado, de homens e mulheres pertencentes a todas as classes sociais. Um sutil parentesco as unia: todas nasciam da experiência, da concretude da experiência. (GINZBURG, 1989, p.166-7)

E, tendo em vista tal "concretude da experiência", pode-se afirmar que, antes de tudo, para o carroceiro, o corpo animal é polívoco. Os odores que exala, as secreções e excrementos que produz, os sons que emite, as características físicas da pelagem, da pele, dos músculos, do casco, da boca, dos dentes, são componentes que serão interpretados como sinais - e observados pelo homem não só visualmente, mas pelo tato, audição, olfato, e para utilizar de uma característica normalmente reservada aos animais, por outros "instintos".

Três casos que transcrevo, relatados em sequência por Seu Luiz a mim, mostram como em situações de complicações de saúde esse tipo de saber é, inclusive, tido como mais eficiente que um diagnóstico ou tratamento médico convencional:

> Agora, falar com você, eu gosto de animal, viu. O dia que eu não puder mais trabalhar eu vou ter que ter um animal, *pelo menos pra eu ver ele*. Quando eu tô dormindo e *vejo que eles tão batendo*, pode ser qualquer hora, eu levanto... tenho tudo quanto é remédio, pra cólica, carrapato, pode olhar, pode olhar, ela não tem um carrapato! *Olho* sempre se tem uma coisa errada... eu, se eu *bater o olho* no animal, quando eu chego pra pegar ele de manhã, eu sei que ele tá doente. E aí [eu digo]: 'esse não vai trabalhar hoje'. Disso aí eu entendo demais. Vou explicar pra você uma coisa. Tem um major aqui no [bairro] Caetano [Furquim], ele tem um sítio aqui no Morro Vermelho. Aí um dia ele chegou lá em casa e falou, "Seu Luiz, eu tô com uma vaca lá, pra criar, e acho que o bezerro morreu dentro da barriga dela. Eu chamei o veterinário e ele disse que não tinha jeito, você não vai mais eu lá não?". Aí eu falei, 'Vou ué'... Aí quando vi, bezerro tava assim, ó...vinha na bunda da vaca, e o bezerro inchou dentro da barriga dela. Aí eu tirei o

> canivete, dei um furo no bezerro, o bezerro tava morto. Mexi com a vaca, aí ela pôs o bezerro pra fora, e nós demos injeção na vaca, e a vaca escapou.
>
> Eu tenho um amigo que tem um sítio e tinha uma potra muito cara. Aí me chamou no sítio dele, a potra tava estranha. Aí cheguei lá, dei uma garrafada de bicarbonato, depois peguei uma mangueira e meto na boca dela, pra dar pressão né... e virei pra ele e falei, 'Ronaldo, essa potra comeu plástico'. Aí chegou o veterinário, operou ela, e num deu outra. Ela tinha comido plástico, igual eu tinha falado. De animal, eu entendo[104].

Mas se este corpo produz tanto significado é interessante observar que o próprio homem deve desenvolver uma forma de comunicação com o animal num sentido polívoco-corporal: a música constante que emite durante os carregamentos e suas várias alternâncias de tom indicam comandos, assim como a tensão e a maneira de segurar as rédeas; o contato corporal no trato diário descrito no capítulo 1 é imprescindível por ser uma ponte de comunicação entre homem e animal – é ele que acalma ou deixa alerta o cavalo; o contato corporal e o cheiro exalado pelo homem são ainda indícios que fazem o cavalo reconhecer o dono.

Da mesma maneira, a capacidade de percepção múltipla pelo corpo deve estar desenvolvida no homem para que de cima da carroça ou montado na sela, ele mantenha a interação com o animal e a percepção profunda de seu estado. Realizando, assim, a interpretação de uma linguagem corporal na qual sons e movimentos mesmo não articulados são significativos.

Portanto, a vida carroceira guarda outra semelhança com sociedades caçadoras, que diz respeito ao próprio corpo do ser humano, que deve ser trabalhado de maneira específica para uma interação adequada com o animal. São várias as etnografias que descrevem preparações rituais por meio das quais os homens passam por uma "transformação corporal" para o bom sucesso da caça. São realizados procedimentos para que ocorra uma alteração corpórea do caçador, que materializa a proximidade ao animal, tornando possível a comunicação. Em um recente artigo sobre os Yukaghirs, povo siberiano[105] etnografado por Willersley (2012), o autor nota que estes

---

[104] É escusado dizer que muitas das práticas de tratamento conduzidas pelos carroceiros são vistas como inadequadas pela medicina veterinária tradicional.

[105] "...um dos principais eixos de elaboração de questões mais gerais sobre caçadores na atualidade tem sido traçado entre a Amazônia e a Sibéria, baseado, evidentemente, não na suposta generalidade de aspectos biofísicos, como se quis outrora, mas sim em constatações etnográficas similares a respeito do

> referem-se a um conceito de caça que é baseada numa hábil e deliberada 'desumanização', na qual eles removem suas qualidades corporais humanas e assumem uma nova identidade ou capacidade, reformulada na imagem da sua presa animal (WILLERSLEY, 2012, p.62).

Pelo próprio perigo implícito à atividade venatória, onde um pequeno descuido pode inverter os papéis de caça e caçador, de humanidade e não-humanidade, é fundamental que se estabeleça uma aproximação corporal que irá possibilitar que o homem não seja reconhecido como tal pelo animal. A semelhança entre carroceiros e caçadores que evoco se dá menos no sentido de uma reformulação da identidade humana para efetuação de um contato com o animal, mas no movimento que tanto entre caçadores, como entre carroceiros, exige que a dimensão corporal humana seja elaborada e apurada *em função* do animal. Se no caso dos caçadores a predação (e os perigos aí envolvidos) exige ela mesma que o humano "engane" o animal, fazendo com que este o veja como um semelhante – aos moldes do perspectivismo ameríndio-, no caso dos carroceiros a questão não é desencadear essa metamorfose mas desenvolver um "corpo poroso" que torne possível a relação baseada na comunicação produtiva e criativa no dia-a-dia, e que permita a realização e condução de ações.

No contexto carroceiro o corpo polívoco, portanto, é construído nas duas direções, humana e animal, tornando possível os carregamentos, os deslocamentos nas ruas, diagnósticos e curas de doenças, a precisão e eficiência necessárias em competições (ver Cap. 3), e assim por diante. Dessa maneira, a imagem que Willersley lança sobre os Yukaghirs é útil por fazer ver o próprio corpo humano em um contexto que implica o contato significativo e significado com outros animais:

> Quando estão caçando, os Yukaghirs cessam, portanto, de ser um corpo estranho, estrangeiro, para o mundo da floresta e os animais que caçam. Para eles, a própria natureza da caça implica que o caçador se identifique com sua presa e tente averiguar seu modo de percepção e ação imitando seus movimentos corporais e cheiros (WILLERSLEY, 2012, p.62-3).

---

estatuto dos animais e das relações de predação, na perspectiva destes grupos" (SAUTCHUK; SÁ, 2012, p.10).

Também o corpo do carroceiro deve deixar de ser estrangeiro para que neste contexto a aliança com o animal funcione da melhor forma possível. Entender e se fazer entender, neste universo, é, portanto, muitas vezes uma questão corporal.

E, finalmente, o corpo do animal, além de índice, é ícone e símbolo. Assim, a saúde, o bem estar, a força e a beleza desse corpo são responsáveis pelas direções que as interações do carroceiro irão assumir. É o corpo eqüino que em grande medida irá construir o *status* do animal e do homem entre os próprios carroceiros; com os clientes; e com outros agentes sociais. A dimensão semiótica da cultura ressaltada por Geertz, aqui é clara: o animal é como um texto a ser lido.

E não é por acaso que a maneira mais eficaz que o Estado tem para controle e normatização do universo carroceiro se dá pelo *estigma no corpo* equino. O procedimento que irá de fato definir a inclusão de uma pessoa e de um animal no *Programa Carroceiros* é a marcação de um código definitivo na pele do animal por meio de nitrogênio líquido. Como aponta Senra (2009),

> a marca sobre o corpo se prestou, ao longo da história, ao controle das populações por um poder dominante. Ela foi e continua sendo usada todas as vezes que os corpos são objetivados pelo poder" (SENRA, 2009, p.128)[106].

Se o *corpo polívoco* é uma característica do animal que estrutura a relação com o ser humano, é a partir de sua *objetivação* – que o transforma em superfície *unívoca* – que o Estado constrói o controle sobre o universo carroceiro. O corpo, assim, é transformado e passa a ser tratado pelo viés burocratizante – tornando-o superfície e não volume, deixando mesmo de ser corpo, funcionalizado por um número de identificação – e pelo viés biologicizante – vide as rotineiras vacinações, coletas e análises de sangue promovidas pela Escola de Veterinária.

Portanto, vê-se logo que o corpo do animal é ponto fundamental no universo carroceiro[107]. É ele que irá estruturar a interação homem-animal, e é a partir dele que outras relações importantes irão transitar.

---

[106] A observação de Senra, retomando Foucault, é direcionada a uma série fotográfica de Claudia Andujar com os Yanomami, não por acaso intitulada *Marcados*, em que a fotógrafa utiliza-se da marcação, mas num sentido oposto ao da objetivação. No próximo capítulo, em que analiso as imagens produzidas com os carroceiros, retomarei este ponto.

2.1.2 Personalidade e espírito

Em interseção com o corpo, existem pelo menos outros dois aspectos da constituição animal relevantes para os carroceiros que tocam em dimensões ontológicas e cosmológicas. Para descrevê-los sob uma perspectiva mais crítica é interessante retomar o duplo estatuto do humano, constatado por Ingold, e ressaltado por Viveiros de Castro:

> ... o estatuto do humano no pensamento ocidental é, como sublinhou Ingold (...), essencialmente ambíguo: de um lado, a humanidade (humankind) é uma espécie animal entre outras, e a animalidade é um domínio que inclui os humanos; de outro, a humanidade (humanity) é uma condição moral que exclui os animais. Esses dois estatutos coabitam no conceito problemático e disjuntivo de "natureza humana". Dito de outro modo*, nossa cosmologia postula uma continuidade física e uma descontinuidade metafísica (ou seja, sobrenatural, passando do grego ao latim) entre os humanos e os animais, a primeira fazendo do homem objeto das ciências da natureza, a segunda, das ciências da cultura. O espírito é o grande diferenciador ocidental: é o que nos sobrepõe aos animais e à matéria em geral, o que nos singulariza diante de nossos semelhantes, o que distingue as culturas* (VIVEIROS DE CASTRO, 1996 p.129). [grifo meu].

Assim, de modo geral, o pensamento ocidental mantém a continuidade corporal e natural entre animalidade e humanidade e a sua descontinuidade sobrenatural. Contudo, parece que entre os carroceiros a separação metafísica, por sua vez, é embaçada ou pelo menos complicada. Dois atributos que seus animais possuem não permitem que a cisão se estabeleça dessa maneira: a *personalidade* e o *espírito.*

E essas duas características parecem não estar configuradas sob um sentido de simples *antropomorfização.* A diferença humanidade-animalidade é mantida, contudo o animal é concebido enquanto *sujeito-não-humano*. Portanto, uma relação é construída entre dois seres, o humano e o animal, sendo que ambos possuem *ponto de*

[107] O corpo-morto também recebe atenção. Romero, funcionário da SLU que gerenciava o bota-fora durante grande parte do período em que fiz a pesquisa, era o responsável pela retirada e transporte de cavalos mortos em vias públicas na Regional Leste. Ele se dirigia aos locais da ocorrência portando uma pequena máquina fotográfica com a qual registrava o corpo de vários ângulos. O funcionário criou, assim, um álbum de fotografias de corpos que quando vivos tinham sua história dominada pelos homens e quando mortos, tem nessa última imagem a memória física de seu falecimento. No bota-fora, onde tais imagens são compartilhadas, os assuntos variam entre as histórias do corpo-vivo e as condições do corpo-morto: "Morreu enforcado! Tava na *pirambeira,* amarrado pelo pescoço. Escorregou e *tum!* Olha aqui como tava apertado o pescoço dele!". (Ver Fig.15: imagens do corpo morto e do corpo-marcado pela municipalidade).

vista e *volição*. Nesse sentido, o *perspectivismo ameríndio* anunciado por Viveiros de Castro pode ajudar na compreensão dessa relação:

> Todo ser a que se atribui um ponto de vista será assim sujeito, espírito; ou melhor, ali onde estiver o ponto de vista, também estará a posição de sujeito. Enquanto nossa cosmologia construcionista pode ser resumida na fórmula saussureana: o ponto de vista cria o objeto — o sujeito sendo a condição originária fixa de onde emana o ponto de vista —, o perspectivismo ameríndio procede segundo o princípio de que o ponto de vista cria o sujeito; será sujeito quem se encontrar ativado ou "agenciado" pelo ponto de vista (VIVEIROS DE CASTRO, 1996, p.126).

Não quero sugerir que o conceito de multinaturalismo ameríndio se faça presente entre os carroceiros[108]. Contudo, quero sim afirmar que o convívio com essas pessoas e esses animais mostram que há uma *socialidade* construída entre tais indivíduos no sentido sujeito-sujeito e não sujeito-objeto. E, se no cotidiano isso é visível nas diferentes interações já descritas, há uma construção ontológica e cosmológica que atribui a esse animal *uma personalidade* e *um espírito.*

Como relatei de maneira mais extensa durante o capítulo 1, existe uma série de atributos físicos e comportamentais que irão compor a *personalidade* de um animal, e que irão caracterizá-lo enquanto ser único. Além de expressar essa singularidade a *personalidade* é evocada pelos carroceiros como a responsável por desencadear ações dos animais sobre as quais o ser humano não tem controle. Esse modo de conceber, portanto, exclui os animais de sua condição autômata, que por sua vez é construída de maneira generalizada no mundo ocidental. Tal *personalidade* apresenta uma configuração complexa que não se resolve na caracterização de um predicado *instintivo*, o que em certo sentido é a justificativa genérica para negar o atributo *intenção*, do qual o animal é, assim, privado. Para os carroceiros, ao contrário, a *intenção* não é simplesmente uma propriedade humana, está presente em seus animais. Deve-se ressaltar que esse não é um traço extensivo a todas as espécies, mas especificamente associada aos eqüinos, asininos e muares[109].

---

[108] Ao menos não na complexidade e centralidade que adquire nas sociedades indígenas.

[109] A presença de várias espécies de animais na rotina dos carroceiros é mais estendida do que nas relações urbanas comuns. A maioria dos carroceiros possui criações de galinha, porcos, cachorros, e a partir deles é criada toda uma rede de troca e significados. Contudo, eles estão classificados em outros termos e em outras condições – relativamente próximas, *mas não coincidentes*, daquelas caracterizadas

Por outro lado, não foram poucos os carroceiros que me contaram sobre os espíritos de seus cavalos e mulas. Concebido como pertencente a uma dimensão sobreposta à física o espírito funciona principalmente como uma ponte que liga o mundo sobrenatural ao natural, e por isso, guarda em si uma influência decisiva sobre o *corpo físico* e a *personalidade*. Por isso, é entendido principalmente como uma fonte de acesso ao animal e mantê-lo protegido é uma preocupação constante.

Ou seja, a própria potência agencial que caracteriza a dimensão metafísica guarda em si sua fragilidade: ao acessá-la atinge-se o animal. Adversidades cotidianas são concebidas como conseqüência de algo originado nesta dimensão. Por isso, no dia-a-dia, um cavalo não deve estar com o "*corpo aberto",* seu dono deve mantê-lo *"fechado"*, caso contrário estará exposto a *trabalhos* ou ao *mau-olhado*, geralmente provenientes de outros carroceiros. Os próprios termos utilizados nestes contextos guardam em si a relação entre as duas dimensões: ao proteger o espírito, "fecha-se" o corpo contra adversidades[110].

Portanto, proteger o espírito é uma necessidade e muitos cavalos que circulam no extremo leste tem uma fita, geralmente vermelha, amarrada a alguma parte de seu corpo – na maioria das vezes em uma das patas[111] - que os resguardam de problemas como acidentes no serviço (tombamento com a carroça, deslizamento da carga em via pública, envolvimento em uma batida com automóvel); morte do animal (por cólica, parada cardíaca, ou acidente) ou a fratura de um membro (que pode gerar a necessidade de sacrifício do animal); além das situações extra-físicas, em que o *espírito virado* altera o comportamento de animais reconhecidamente mansos, tornando-os *bravos, perigosos, maldosos ou irreconhecíveis*. Portanto, o amuleto amarrado ao corpo é a proteção extra-física deste corpo.

---

como animal-instinto-objeto. Por este viés a diferença de relação se assemelha à observada por Sahlins (2007b) entre animais sujeitos e animais objetos.

[110] O termo *mau-olhado* também merece uma atenção pois no caso carroceiro ganha um interesse extra se contextualizado neste universo dominado pela visualidade (ver p. 96 deste capítulo).

[111] As cores das fitas podem variar, assim como o local em que são amarradas no corpo do animal. Algumas vezes a fita pode estar amarrada na carroça.

Além da fita, outra forma de proteção é a benzeção. Existe na região uma benzedeira[112], que atende tanto seres humanos, como seres animais, que nesse sentido estão pareados: ambos possuem espírito, que pode ser injuriado por forças malignas, o que irá fazer com que esses sujeitos fiquem com *espírito virado* ou *incorporados*. Presenciei uma situação desse tipo no curral do São Geraldo. Ali, Cardeal, o cavalo de Paulo, que é admirado no bota-fora por sua tranqüilidade e robustez, estava em um dia atípico. Permanecia agitado, relinchando e coiceando, não deixando que seu dono e outras pessoas chegassem perto, sob pena de se machucarem seriamente. Paulo e Johninho, garoto que freqüenta o curral, tentavam dar banho no animal com dificuldade, enquanto mais dois ou três carroceiros assistiam à cena. Depois de um tempo observando a situação, Tarnaldo, um tanto preocupado, falou: "É Paulo, esse seu cavalo tá com *espírito virado*". Direcionando-se a mim completou: "Cê sabe que cavalo tem espírito, né?... e quando fica assim, pode saber, é alguém que andou fazendo trabalho para ele". Voltou-se para o dono do cavalo e finalizou: "Você tem que levar seu animal até a casa da Dona N..., para benzer ele!". Paulo se mostrou cético e discordou, falando que seu cavalo simplesmente estava "num dia ruim". Os outros carroceiros concordaram que aqueles modos estranhos deveriam ter origem sobrenatural, e era culpa de outro(s) carroceiro(s) que poderia mesmo ter feito algum *trabalho* para *incorporação* do animal[113].

Os infortúnios causados ao animal podem ser mais graves. Numa manhã de segunda-feira, ainda no início de minha pesquisa, cheguei ao bota-fora e em pouco tempo percebi que algo estranho acontecia. Um constante burburinho sobre o carroceiro Boi e um de seus cavalos circulava em todas as rodas de conversa. Trovão, esse é o nome do animal, era um dos cavalos de sela mais admirado – e, portanto, invejado – pelos carroceiros na região. Boi andava com a foto do cavalo em seu celular e em qualquer oportunidade fazia questão de mostrá-la. Os comentários no bota-fora sobre sua beleza, força, habilidade, braveza eram gerais. Os atributos e qualidades de Trovão faziam dele um animal significativo para os carroceiros. Da mesma forma, Boi

[112] Infelizmente não consegui ser apresentado a ela.

[113] Entre os carroceiros a possibilidade de manipulação sobrenatural tem como vítima o animal, mais que o homem – é mais comum a *incorporação* ou o *espírito virado de animais*. Esse ponto, inclusive, indica como esta é uma dimensão animal fragilizada justamente por ser de fácil acesso.

sempre costuma ser lembrado por sua habilidade nas provas de montaria e no cuidado e zelo para com seus cavalos.

No dia anterior, Boi e Trovão haviam participado de uma festa de competição amadora em Sabará. Além de correr na prova, o carroceiro fez o percurso de ida e volta montado no animal. Ao retornar, Boi foi em direção à casa de Seu Luiz, seu pai, que mora no São Geraldo, e cuja vizinhança é de vários outros carroceiros. Assim que chegou, segundo relato de alguns que viram a cena, o animal tinha os batimentos cardíacos acelerados e tremia, o que demonstrava que estava exaurido. Preocupado, Boi resolveu dar um banho em seu cavalo "para aliviar o calor e o cansaço". Contudo, o quadro de saúde do animal piorou e em poucos minutos ele morreu. Como sublinhei no capítulo 1, uma das questões que os carroceiros apontam como delicadas na criação dos *animais de sela* é que como trabalham menos, e não tem que fazer grandes esforços regularmente, "se tornam menos resistentes" e um exercício físico mais pesado pode lhes causar problemas graves.

No dia seguinte, ou seja, na segunda-feira, todo o bota-fora já sabia do ocorrido e não se falava de outra coisa a não ser a morte do cavalo. Algumas análises justificavam o falecimento como efeito do choque térmico causado pelo banho gelado, sendo que o modo correto de tratar a situação seria enxaguar apenas as patas do animal, proporcionando-lhe alívio, sem desencadear uma queda brusca de temperatura corporal. Outras sustentavam que pelo estado de exaustão em que o cavalo se encontrava já não era possível reverter a situação.

Mas tais explicações eram seguidas por outras, anteriores aos fatos, que residiam precisamente no *olho gordo* e no *olho grande* de carroceiros em relação ao animal. Quase todos com quem eu conversava diziam frases do tipo "isso é culpa desses carroceiros invejosos daqui", ou "nesse bota-fora só tem olho grande". Esse poder de influência negativa dos homens sobre os animais é generalizado, e, nesse sentido, quase todo carroceiro é uma ameaça potencial para outro.

Em certo sentido, portanto, o poder de influência extra-física que os carroceiros tem sobre os animais está próximo à visão dos Azande, descrita por Evans-Pritchard (2005), já que uma adversidade pode não ser um simples acidente ou uma fatalidade com o animal, mas sim, resultado de uma série de situações desencadeadas por *más intenções* de um indivíduo. Dessa maneira, assim como a bruxaria para os Azande, o

mau-olhado para o carroceiro "põe um homem" – e aqui deve-se acrescentar necessariamente o animal – "em relação com os eventos de uma maneira que o faz sofrer algum dano" (EVANS-PRITCHARD, 2005, p.53).

Todos os carroceiros sabem que o choque térmico ou a exaustão causam alterações no animal que podem, em última instância, resultar em uma parada cardíaca, mas a questão por trás da morte de Trovão era compreender porque tal fato aconteceu justamente com aquele cavalo – conhecido por sua resistência e pelo bom trato de seu dono - após um dia de competição, que era sua especialidade. Portanto, assim como Evans-Pritchard irá observar sobre aquele povo, há uma filosofia implícita na questão do *mau-olhado*, pois ele explica por quê "duas cadeias causais interceptaram-se em determinado momento e determinado ponto do espaço, já que elas não são interdependentes" (Ibid., p.53*)*:

> Os fatos não se explicam a si mesmos, ou fazem-no apenas parcialmente. Eles só podem ser integralmente explicados levando-se em consideração a bruxaria. (...) A bruxaria explica *por que* os acontecimento são nocivos, e não *como* eles acontecem (Ibid., p.54).

Portanto, o malefício físico ou a transformação comportamental de um animal, muitas vezes estão associados à influência metafísica que a má intenção de um carroceiro irá gerar no espírito animal (e consequentemente em seu corpo ou em sua personalidade). Mas é preciso sublinhar dois pontos neste contexto, que também se assemelham à cultura zande: longe de ser uma situação extraordinária, o *olho-gordo* é um fenômeno frequente entre os carroceiros, geralmente também originado por "ódio, inveja, ciúme e cobiça" (Ibid*, p.72)*. Portanto, também o carroceiro, quando diante de "infortúnios, (...) não fica paralisado de medo diante da ação de forças sobrenaturais; não se põe aterrorizado pela presença de um inimigo oculto. O que ele fica é extremamente aborrecido" (Ibid*, p.49)*.

E um segundo ponto relacionado à condição ordinária do *mau-olhado* é que, de fato, ele só se torna um problema real em uma situação particular. Assim, ao acontecer uma situação como a morte de Trovão, ao mesmo tempo em que instaura-se um ambiente de comoção generalizada no bota-fora, funda-se paralelamente um clima de desconfiança e acusações genéricas, mas geralmente sem identificação por nomes. Na ocasião que pude presenciar, todos pareciam estar tristes e indignados com a fatalidade, mas também apreensivos, preocupados em não serem acusados de

invejosos e de alguma forma serem responsabilizados pelo ocorrido. Um jovem carroceiro com quem conversei sobre a questão me explicou como é a postura que adota nesses casos:

> Você conhecia o cavalo do Boi? Nossa, animal melhor que aquele não tinha não! Era gordo de um tanto, a bunda dele era igual uma maçã, linda! Pois é, você ficou sabendo? Morreu ontem. E você sabe o que é isso, né? É olho grande desse pessoal aí... Na semana passada o Boi veio aqui com ele, e nem fiquei falando demais, olhando demais, porque senão você já viu.. pra ele achar que eu tava botando olho gordo no bicho... igual um monte de gente fez aqui... Sai fora! Eu nem falo do animal dos outros pro cara não achar que eu tô é botando olho gordo, secando o bicho...

Assim, um dos códigos de conduta entre os carroceiros é evitar indícios que serviriam para comprovar o *olho grande*. Ou seja, não se fala demais sobre um animal com seu próprio dono – nem para o mal, nem para o bem. Quando o carroceiro não está presente os comentários, elogios, críticas e piadas acontecem de maneira mais aberta, mas na presença do dono, são feitos de maneira comedida e calculada.

Portanto, a maioria dos acidentes ou situações que aconteçam e que sejam consideradas fora do comum entre os animais é vista como conseqüência da *intenção de alguém.* Como ensinou Evans-Pritchard a respeito da bruxaria, além de ser esta uma noção criada em função de infortúnios, o *olho-gordo* é função de relações pessoais. Acusa-se ou desconfia-se de homens com os quais há algum tipo de convívio cotidiano. Um carroceiro do extremo leste não irá atribuir uma adversidade à inveja ou à má intenção de um carroceiro que atue na região Noroeste, com quem não tenha relação próxima. Portanto, por tratar em grande medida da própria relação entre carroceiros, e entre homens e animais, a atribuição de *olho gordo* é uma espécie de juízo moral.

Mas se a individualização do mau-olhado ocorre em situações específicas, o receio do poder e da inveja de outros homens sobre os animais é praticamente uma paranóia entre os carroceiros, como a situação abaixo revela.

> Final da manhã, estamos eu e Daniel indo em direção ao bota-fora em sua carroça para fazer um descarregamento quando cruzamos com certo carroceiro. Daniel começa a falar.
>
> Daniel: O dono desse cavalo, é mó "*zói de buruga*"! Esse aí que tá na carroça não tem nada a ver, porque trabalha pro dono dessa carroça aí... Eu até comprei um animal na mão dele. Comprei animal na mão dele, e o outro cara tá assim comigo: "É Zé, você não quis

comprar o cavalo na minha mão, mas o cara já vendeu a égua procê e já veio querer comprar o animal na minha mão!". Eu falei pra ele que ele podia dar pra mim a carroça e mais R$2 mil que eu não vendia! Ele tava é de *olho grande*, você entendeu? O cara tava querendo vender pra mim o animal, R$3.500, um animal velho, arregaçado, e querendo pegar meu dinheiro e comprar a égua que eu estou trabalhando agora. Aí ele viu que o cara vendeu ela pra mim e ficou de *olho grande*.

Nian – E tem muito *olho grande*, Daniel?

D – Eu vou falar com você, sinceridade, viu... tem uns caras aí que só Jesus pra ter misericórdia na vida deles, viu. Não são todas as pessoas não, tem muita gente que é gente boa, mas tem uns aí... o cara quer *secar seu animal só no olho*, pô. Um cara desses aí é "fumo"[*] de mexer. Falo por experiência própria. Ô cara enrolado, bicho. É por isso que não prospera. É igual eu falei com você aquele dia. Eu vim pra cá [pro bairro São Geraldo] com uma égua cega, uma carroça toda quebrada, e uma outra carroça que eu vendi. Você tinha que ver como é que os cara ficava comigo aí, me zuaram[**] de tudo quanto é jeito. Os cara zuando meu animal, falando que se polícia passasse eles iam me prender. Falando que meu animal tava judiado, tava *incorporado***,** ele ficava zuando eu, porque ele tava com uma carroça nova. "Animalzão bonito, hein?!". Mas o mundo gira, né... e as coisas muda... hoje em dia, se eu quisesse ficar zoando ele... ontem eu parei no bota-fora, ele veio pra cima de mim falando que o cara ofereceu pra comprar um animal na mão dele, que nada, rapaz! Aí eu olhei assim, não quis nem comentar nada não, fiquei só "assuntando" a conversa dele. Aí ele falando que o cavalo dele é máquina, que o cavalo dele é 3.500, e que o Leitão tinha oferecido 2.500 na égua dele, e que o cara chegou lá pra olhar o animal dele e que ele não quis vender... Cheio daquele *balanga-balanga*[***]. Só olhei pra ele assim e falei, 'beleza, fi, tranquilão'. Paguei foi de João-Sem-Braço pro lado dele, porque eu não gosto nem de dar muito papo. Eu tô que nem meu pai. Quando você vê que a pessoa é trabalhadora, do bem, aí você chega e cumprimenta. Agora você vê que o cara tá só de *rôia rabiada* pro lado seu, sai pra lá, mano!

A transação de compra e venda de animais é permeada pela preocupação com o *olho-grande,* não só daqueles envolvidos diretamente no negócio mas também dos que estão próximos, "assuntando" todo o processo. A questão que preocupava Daniel era

---

[*] Expressão correspondente ao termo "ruim".

[**] Aqui o termo é utilizado no sentido ambíguo de jocosidade e desrespeito. Normalmente, a jocosidade é a via possível para se criticar a qualidade de animais e carroças, mantendo a cordialidade. Mas o limite entre brincadeira e ofensa é tênue. Além disso, Daniel é conhecido por não se dispor a ter relações próximas com outros carroceiros (no parágrafo seguinte volto a este ponto), e ao ter o animal e a carroça desqualificados, se sentiu agredido.

[***] Termo correspondente à expressão "má intenção".

a seguinte: haviam dois animais à venda que lhe foram oferecidos, um considerado saudável e bom, outro em estado físico muito ruim. O dono do pior cavalo queria lhe vender o animal e com o dinheiro adquirir o cavalo bom. Daniel não aceitou a transação e comprou o melhor animal. Além da má fé, o incomodava o fato de o outro carroceiro desde então ter assumido uma postura só de "rôia rabiada", ou seja, com *más intenções* e *olho-grande* para seu novo animal. Nos dias seguintes comecei a observar que Daniel evitava até de cumprimentar o outro carroceiro. Na realidade, sua preocupação com esse tipo de situação faz com que raras vezes pare no bota-fora para conversar com outras pessoas – ao contrário do que faz a maioria dos homens. Sua justificativa é exatamente evitar o *olho grande*, para que os outros não fiquem *secando com os olhos* seu animal.

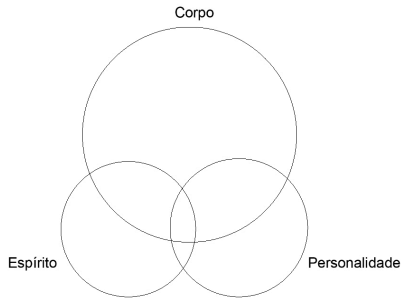
Finalmente, a afirmação de Viveiros de Castro sobre a análise de Evans-Pritchard, resume também o sentido pelo qual o *mau-olhado* pode ser entendido, enquanto "propósito epistemológico de explicação de infortúnio", operando, assim,

> a busca não de causas eficientes, mas de razões suficientes; não uma física da causalidade objetiva, mas uma política da intencionalidade subjetiva; não o fenômeno e o conceito, mas o evento e o sentido (VIVEIROS DE CASTRO, 2005, p.7).

Sob esse viés pode-se ter uma visão mais completa sobre a noção de *espírito* dos animais (de carga e de sela) e sua característica como ponte para influências decisivas sobre seu *corpo* ou sobre sua *personalidade*. Isto é, o *olho-gordo* ou o *olho-grande* é a explicação para determinado infortúnio vivido pelo animal (e consequentemente por seu dono), provenientes de um sentimento de *inveja* (em relação ao animal e/ou ao homem*)*, que desencadeia uma intenção negativa do humano direcionada ao animal. Assim, a morte biológica de um cavalo por parada cardíaca tem como origem social a intenção de determinado(s) carroceiro(s).

É importante notar que o mecanismo mais comum de influência sobrenatural ao animal se dá justamente por meio da *visualidade*. Mais que uma metáfora, o termo *olho-grande* guarda em si mais uma possibilidade que esse sentido (a visão) traz para o carroceiro. Se a *visualidade* é a linguagem indicial primordial neste universo, e portanto positiva e produtiva, ela guarda, enfim, a potencialidade negativa, que permite o acesso ao mundo sobrenatural, cujos efeitos se fazem ver no mundo natural.

Assim, retomando os principais pontos desta seção, a tripla constituição caracteriza um *sujeito animal* que tem, no dia-a-dia, uma série de *intenções* e *vontades*[114], muitas vezes manifestadas *por* e *no* seu *corpo*. Atribuído de *poder de agência* o *espírito* do animal é também uma de suas maiores fragilidades. Atingindo-o, atinge-se seu *corpo físico* e sua *personalidade*. Nesse sentido, o problema do espírito parece residir na questão de ele ser a ponte imaterial, e até certo grau manipulável, para que se atinja indiretamente o animal[115]. Portanto, parece que para o carroceiro a constituição do animal se dá a partir da interseção dessas três dimensões:



Finalmente, ainda que cada uma delas tenha uma maneira de atuação e significação própria, que irá influenciar respectivamente as outras, parece que o corpo é o elemento de certa forma maior e finalidade última das outras duas dimensões.

2.2 - Notas para uma interpretação estrutural sobre a nomeação animal

A análise do sistema de nomeação de eqüinos, asininos e muares pode revelar aspectos importantes sobre as concepções e as dimensões que natureza e cultura ganham neste universo. A seguir proponho uma interpretação a ser aprofundada posteriormente.

---

[114] Características que são também englobadas no termo *temperamento*, como nessa conversa: Olavo - Hoje, pra eu colocar o cabresto na minha égua naquele piquetinho foi uma luta! Eu andei, andei atrás dela, tentando por o cabresto e ela não deixava. Corria, fazendo gracinha. Tive que colocar ela lá dentro da baia, pra eu poder pegar ela. Aí ela ficou doida, agitada, e ninguém cerca ela, porque ela passa por cima! Nian:E isso varia de animal? Olavo: *Temperamento* cada um tem um, é independente.

[115] Configuração que lembra as forças em jogo na cura xamânica da parturiente analisada por Lévi-Strauss (2008): "...o doente sofre porque perdeu seu duplo espiritual ou, mais precisamente, um de seus duplos particulares, que em conjunto constituem sua força vital (...), e o xamã, auxiliado por seu espíritos protetores, realiza uma viagem sobrenatural para tirar o duplo do espírito malvado que o capturou (...) poderíamos (...) traduzir *niga* por "força vital" e *purba* por "duplo" ou "alma" (...)" (LÉVI-STRAUSS, 2008b, p203).

O nome que o animal recebe quando nasce ou quando é comprado pela primeira vez não é necessariamente o definitivo. Na realidade, como a circulação de animais entre os carroceiros é regular, é comum que um animal tenha variadas alcunhas ao longo da vida.

Em minha pesquisa de campo, acrescida de um levantamento de dados junto ao Programa Carroceiros na SLU, consegui registrar um número significativo de animais e seus nomes, que circularam ou que ainda circulam pela região do bota-fora da avenida Andradas, nos anos de 2009, 2010 e 2012[116], organizados no quadro a seguir.

2009/2010		
Nome animal	**Sexo do animal**	**Proprietário**
Criolo (E)	Macho	João Delfino
Dourado (E)	Macho	Joaquim Dimas

[116] Esta não é uma lista exaustiva, mas abrange uma quantidade significativa de animais que circularam na região nesses três anos. Deve-se ter em consideração que o grupo de carroceiros que atua na região do São Geraldo e arredores varia entre 30 e 50 carroceiros, conforme a época. Numa estimativa de que cada homem possui em média dois animais de carga, o número de animais que circulam contemporaneamente varia entre 60 e 100. O meu levantamento de campo se refere ao ano de 2012 e não se restringe aos animais cadastrados na Prefeitura. Os dados referentes aos anos 2009 e 2010 são relativos aos animais cadastrados no Programa Carroceiros relativos à Regional Leste. No momento de organização desta análise os dados referentes a 2011 não haviam sido processados pelo Programa. É importante ressaltar que o universo de animais é maior do que o que consta nos registros da Prefeitura, na medida em que existem carroceiros que preferem não participar do Programa.

Outro ponto importante a ser ressaltado em relação aos dados de 2009 e 2010 é que a coluna *proprietário* da tabela se refere ao nome cadastrado no município, e que não necessariamente se refere ao dono efetivo do animal. É comum que ocorra a venda de animais entre os carroceiros e não se altere o cadastro durante um período longo. O nome do proprietário cadastrado pode ainda não coincidir com o dono de fato do animal por motivos diversos, geralmente relacionados com o repúdio ao controle do Estado. Ainda em relação aos dados de 2009 e 2010, os nomes dos animais que constam no registro não necessariamente são os nomes empregados pelos seus donos atuais, que ao comprarem o cavalo já registrado não necessariamente alteram aquele que consta no registro.

Por fim, resta acrescentar que as referências às espécies animais estão indicadas no quadro como (E) para eqüinos e (M) para muares. Não foi constatada a presença de asininos.

Estrela (E)	Fêmea	Joaquim Dimas
Coringa (E)	Macho	Rafael Rodrigues
Badaró (E)	Macho	Edson Prates Viana
Zuric (E)	Macho	Vanderson Marques Bispo
Dourado (M)	Macho	Vanderson Marques Bispo
Cardeal (E)	Macho	Vanderson Marques Bispo
Zangada (E)	Fêmea	Vanderson
Pivete (E)	Macho	Leandro
Comanche (E)	Macho	Hudson
Gigante (E)	Macho	Antonio
Boneca (E)	Fêmea	Antonio
Negão (E)	Macho	Lucas
Conhaque (E)	Macho	Lucas
Comanche (E)	Macho	Lucas
Cigano (E)	Macho	Noel
Tuiuiú (E)	Macho	José
Ruspiado (E)	Macho	Ronivon
Criola (M)	Fêmea	Ronivon
Madona (E)	Fêmea	Ronivon
Andorinha (M)	Fêmea	Valdir
Autora (E)	Fêmea	Valdir
Branca de Neve	Fêmea	Marcelo
Chumbado (M)	Macho	Jorge
Boneca (E)	Fêmea	Jorge
Trovão (E)	Macho	Jorge
Esputinik (E)	Macho	Wellington

Estrela (E)	Fêmea	Glaydyston
Gaúcho (E)	Macho	Marcos Paulo
Barão (E)	Macho	Marcos Paulo
Princesa (E)	fêmea	Gleysson
Cacique (E)	Macho	Gleysson
Dourado (M)	Macho	Joaquim
Dourado (M)	Macho	Arnoud
D-20 (M)	Macho	Luiz
Cigano (E)	Macho	Geraldo
Paraíso (E)	Macho	Geraldo
Boneca (E)	Fêmea	Vander
Che (E)	Macho	Márcio
Chitão (E)	Macho	Vanderley
Piriquito (E)	Macho	João
Boneca (M)	Fêmea	Renato
Lampião (E)	Macho	Kézia
Serena (E)	Fêmea	Kézia
Baião (E)	Macho	Marcos
Cardeal (E)	Macho	Marcos
Serena (M)	Fêmea	Renato
Mei (E)	Fêmea	Alexandre
Gigante (E)	Macho	Antônio
Asa Branca (E)	Fêmea	Wellington
Joaninha (E)	Fêmea	Elton
Cordial (E)	Macho	Armando
Boneca (E)	Fêmea	Antonio

Silver (E)	Macho	Elton
Trovão (E)	Macho	Guilherme
Daiana (E)	Macho	Antonio
Zulego (M)	Macho	Mauricio
Boneca (E)	Fêmea	Wilson
Daiane (E)	Fêmea	Wilson
Baião (E)	Macho	Junio
Karine (E)	Fêmea	Diego
Boneca (E)	Fêmea	Noel
Chocolate (E)	Macho	Vander
Negrito (E)	Macho	José
Magali (M)	Macho	Francisco
2012		
Hulk (E)	Macho	Valdir
Canário (E)	Macho	Valdir
Tornado I (E)	Macho	José
Tornado II (E)	Macho	José
Boneca (E)	Fêmea	José
Chumbado (E)	Macho	Douglas
Boneca (E)	Fêmea	Douglas
Estrela (E)	Fêmea	Douglas
Tubiara (E)	Fêmea	Douglas
John Lenon (E)	Macho	Douglas
Cocaína (E)	Fêmea	Douglas
Crioulo (E)	Macho	Luiz Carlos
Ruana (M)	Fêmea	Antônio

Labareda (E)	Fêmea	Antônio
Rupiado (E)	Macho	Ronivon
Shrek (M)	Macho	Ronivon
Fiona (M)	Fêmea	Ronivon
Campolina (E)	Fêmea	Ronivon
Paraíso (E)	Macho	Guilherme
Gigante (E)	Macho	Marcos
Poseidon (E)	Macho	Olavo
Vanilda (E)	Fêmea	Olavo
Cardial (E)	Macho	Paulo
Ariane (E)	Fêmea	Paulo
Pretinho (E)	Macho	Rubens
Faísca (E)	Macho	Rubens
Dominique (E)	Fêmea	Noel
Cigano (E)	Macho	Noel
Magali (M)	Fêmea	Noel
Relâmpago (E)	Macho	Amauri
Tornado (E)	Macho	Amauri
Pandora (E)	Macho	Wallison
Chiquinha (E)	Fêmea	Wallison
Cheyne (E)	Fêmea	José
Cigano (M)	Macho	José
Desenho (E)	Macho	Tarnaldo
Serena (E)	Fêmea	Daniel
Faísca (E)	Macho	Daniel
Brahma (E)	Fêmea	Luiz

Serena (E)	Fêmea	Luiz
D20 (M)	Macho	Arnaud
Garoto (E)	Macho	Arnaud
Londrina (M)	Fêmea	Arnaud
Gaivota/Cocaína (E)	Fêmea	Bebê
Cebola (E)	Fêmea	André
Ratinha (E)	Fêmea	Zé Pretinho

Tabela 1

A nomenclatura dos animais tem papel importante no universo carroceiro pois é um dos principais sinais sonoros que ligam o ser humano e o animal ao longo de sua relação – o nome do animal é entoado pela maioria dos carroceiros durante seus percursos e trajetos na cidade e adquire quase que a freqüência de um *mantra*, que dá o tom e o ritmo da marcha do animal. A impostação da voz em cada situação é também sinal compartilhado entre ambos.

Em relação à lista, em um universo de 113 animais, 58 tem nomes repetidos pelo menos uma vez, o que significa aproximadamente 51% de termos coincidentes (sublinhados no quadro). Daí já é possível notar que o nome não é usado como único termo identificador de cada animal. Nomes mais comuns, como *Boneca*, que nessa lista se repete 9 vezes, ou *Serena*, que aparece 4 vezes, não são suficientes para singularizar um animal. De fato, eles são utilizados em combinação com as características físicas dos animais (e novamente o corpo tem função essencial[117]).

Assim, pode-se dizer que na rotina características anatômicas são utilizadas como referenciais mais freqüentes que seus nomes; e que a nomenclatura é importante não só para singularização do indivíduo, mas também por servir como essa espécie de *mantra sinalizador* que quando entoado funciona como elo de ligação afetivo e sonoro entre ser humano e animal.

[117] Também aqui a experiência de levar as fotografias impressas enfatizaram a questão. Ao observá-las, os comentários tinham como referência mais do que os nomes, as informações que os próprios corpos carregavam em si, como cor da pelagem, características físicas ou comportamentais e estado de saúde. Assim, era comum os comentários serem conduzidos por frases do tipo "essa égua baia é teimosa", "ê mula magra", "esse alazão é bom de serviço". Ver diálogos transcritos nas pgs. 78-81 do Cap.2.

Para ir além desses aspectos a análise simbólica da nomeação empregada pode revelar aspectos importantes deste universo. Em geral, os nomes não carregam grandes histórias e às vezes em que perguntava sobre sua origem não me era apresentada nenhuma justificativa que fosse além de "eu gosto do nome", "o nome combina com o animal". Contudo, a observação detalhada desse conjunto permite identificar traços comuns e estabelecer as seguintes séries:

Grupo A (15 termos, 21 animais)
Crio(u)lo, Criola, Dourado, Branca de Neve, Londrina, Chumbado, Negão, Ru(s)piado, Ruana, Campolina, Pretinho, Desenho, Zulego*, Chocolate, Negrito.

Grupo B (3 termos, 6 animais)
Zangada, Serena, Cordial.

Grupo C (9 termos, 9 animais)
Tuiuiú, Andorinha, Canário, Gaivota, Ratinha, Piriquito, Asa Branca, Joaninha, Chitão.

Grupo D (9 termos, 12 animais)
Tubiara, Cocaína, Brahma, Conhaque, Cebola, Paraíso, Baião, Silver, Pivete.

Grupo E (23 termos, 38 animais)
Coringa, Carde(i)al, Lampião, Comanche, Gigante, Cigano, Trovão, Hulk, Tornado, Labareda, Shrek, Poseidon, Faísca, Relâmpago, Pandora, D20, Esputinik, Gaúcho, Barão, Cacique, Che, Estrela, Zuric.

Grupo F (17 termos, 27 animais)
Madona, Boneca, Fiona, Vanilda, Ariane, Dominique, Magali, Chiquinha, Cheyene, Princesa, Mei, Daiana(e), Karine, Badaró, Autora, John Lenon, Garoto.

Nesta divisão, a nomenclatura do grupo A salienta as características físicas dos animais, como cor e forma da pelagem, perceptíveis a partir de uma rápida observação. O grupo B, por sua vez, destaca as características comportamentais dos animais, e assim, está associado ao que os carroceiros chamam de seu *temperamento.* O grupo C é constituído de alcunhas que se referem a outras espécies animais, e o grupo D é formado por nomes que destacam qualidades animais, mas a partir de

* Diz-se do cavalo com pelo escuro com pintas brancas e pretas.

conexões mais elaboradas. Já o grupo E é marcado por uma série de nomes pomposos, que conotam uma superlativação do animal, tendendo a sua heroicização. Os nomes do grupo F, finalmente, se atém a uma nomenclatura geralmente destinada aos seres humanos ou a qualidades que normalmente são atribuídas aos humanos.

Retomando as séries, têm-se o seguinte esquema de nomeação:

Coluna 1	Coluna 2	Coluna 3
Grupo A Características Físicas do animal	Grupo C Nomes de outras espécies animais	Grupo E Nomenclatura Superlativa
Grupo B Características Comportamentais do animal	Grupo D Projeção humana/cultural sobre o animal	Grupo F Nomenclatura Humanizada

Tabela 2.

Ao analisar os grupos por coluna, como a tabela sugere, é possível perceber três tipos de organização: o grupo A e o grupo B são nomeações *descritivas*, que fazem referência direta às características e particularidades dos animais, visíveis ou notadas no trato diário. Já os grupos da coluna 2 são caracterizados por nomenclaturas que mantém o vínculo com o universo animal, mas carregam em si um nível maior de abstração. Seja no grupo C, por associação a outras espécies zoológicas; seja no grupo D, que abriga nomes como Brahma e Cocaína, que ainda guardam algum vínculo em relação a cor da pelagem do animal (castanho claro e branco, respectivamente); ou como Silver e Baião que se associam ao universo *sertanejo,* que necessariamente remete ao universo animal; ou como Tubiara que assume o papel de alcunha animal justamente por carecer de um referente externo (volto a esta questão mais adiante).

Por fim, na última coluna, há dois grupos de nomes marcados por uma grande abstração do referente animal, e que tende à superlativação no grupo E, e à utilização de alcunhas ou qualidades humanas no grupo F.

Assim, esse quadro poderia ser sintetizado em três modos de categorização empregados na nomenclatura dos animais:

1 – referente animal | 2 – referente animal + abstração | 3 – abstração quase total

Se analisadas em ordem crescente as três colunas apresentam uma gradação entre os nomes e seus referentes externos, começando pelas "características naturais dos animais", passando por um vínculo intermediário, e finalmente chegando a uma abstração do universo animal enquanto natureza. Nesse sentido, o princípio de nomeação empregado pelos carroceiros poderia ser entendido como um sistema de classificação gradativo que se organiza segundo dois pólos: *natureza* e *cultura*.

Acredito que a nomenclatura dos animais fale mais sobre os donos do que dos próprios animais. Como ressaltado, na maioria das vezes, o animal é renomeado ao ser comprado de outro carroceiro, o que implica que o novo dono terá um trabalho extra de treinar seu cavalo para assimilar o novo nome. Isso revela que o nome guarda em si, anteriormente ao caráter prático*, uma intenção de simbolização do carroceiro sobre o animal, bem como indica uma série de expectativas, além de ser uma imagem que o ser humano cria deliberadamente sobre o animal*[118]. Como Evans-Pritchard irá observar sobre a nomenclatura de homens e animais nuer, a "identificação lingüística de um homem com seu boi predileto não pode deixar de afetar sua atitude para com o animal, e, para os europeus, esse costume constitui a prova mais notável da mentalidade pastoril dos Nuer" (EVANS-PRITCHARD, 2008, p.26).

Assim, torna-se visível que o modo de significação produzido na nomeação carroceira se desenvolve por meio de uma operação mental que obedece os princípios dos sistemas de classificação assinalados por Lévi-Strauss (1989):

> De fato, todos os níveis de classificação apresentam um caráter comum: seja qual for o que a sociedade considerada acentua, é necessário que autorize - e mesmo que implique - o recurso possível a outros níveis, de um ponto de vista formal análogos ao nível privilegiado e que diferem apenas por sua posição relativa no seio de um sistema global de referência que opera através de um par de contrastes, de um lado, entre geral e especial, de outro, entre natureza e cultura (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.155-6).

[118] E o termo imagem aqui é muito apropriado, pois de fato, como venho mostrando, é o corpo do animal - esse índice de operação que no momento da nomeação é transformado em ícone e símbolo – que se torna o principal referente que o ser humano se utiliza para operar em socialidades produzidas no dia-a-dia urbano. Ainda que o corpo contenha em si outras dimensões, sendo portanto, mais complexo que uma imagem representacional, essa potência *da imagem do corpo* é acionada nessas situações.

Portanto, para Lévi-Strauss, seja qual for o nível que determinado grupo social privilegie, o sistema global de referência que permite "apreender o mundo natural e social sob a forma de totalidade organizada" é realizado a partir de um par de contrastes: geral-especial; natureza-cultura. Voltando aos grupos acima propostos, é possível notar que no pólo ocupado pelos grupos A e B, termos que a princípio são descritivos (e portanto, presentes na fala dos carroceiros) como dourado, crioulo e rupiado [correspondente a "pêlo arrepiado"], são transformados e tornam-se designação de um único indivíduo. O contraste entre generalização e especialização decorre da operação que permite que termos anteriormente pertencentes à esfera sintagmática, tornem-se disponíveis para a nomeação própria[119]. E, dessa maneira, uma qualidade comum a uma variedade de cavalos e mulas - utilizada no dia-a-dia de maneira generalizada, como em falas do tipo "aquele cavalo dourado é bom de sela" – é singularizada e torna-se a alcunha de um indivíduo específico.

Seguindo a proposta analítica de Lévi-Strauss, pode-se dizer que em comparação aos outros grupos, as séries de nomeação A e B, parecem alocar o animal mais perto de uma natureza objetivada do que de uma possível subjetivação[120]. Ou seja, aqui, o animal é natureza.

Pode-se dizer que o pólo oposto de nomes – e que guarda o maior número de indivíduos da lista – é caracterizado pela "*culturalização"* do animal, que é assim "subjetivado" através de nomes como Magali, Comanche ou Garoto.

Dessa forma, a nomenclatura aqui reproduzida assume duas direções e, cada uma, a seu modo, está inserida num único sistema de significação. De um lado, a *metonímia*,

---

[119] Neste caso, o que acontece é semelhante à operação que cria a série de termos normalmente disponíveis para a nomenclatura do gado na cultura francesa, analisada por Lévi-Strauss: "Ora, os nomes que damos ao gado (...) são geralmente termos descritivos, que evocam a cor da pelagem, o tamanho, o temperamento: Indômito, Baia, Branquinha, Mimosa etc (...). Esses nomes muitas vezes têm um caráter metafórico mas diferem dos nomes dados aos cães no fato de que são epítetos provenientes da cadeia sintagmática, ao passo que os segundos provêm de uma série paradigmática; portanto, uns dependem mais da fala, e os outros mais da língua" (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.229-230).

[120] Ainda no *Pensamento Selvagem* (1989), Lévi-Strauss, ao analisar a diferença de nominativos normalmente empregados pelas sociedades ocidentais para designar o gado e os cães – os primeiros recebendo as alcunhas descritivas; e os segundos designados por termos humanizados, como *"Fido" ou "Diana"* – ressalta justamente que o procedimento se dá como conseqüência dos modos de relação que o ser humano constrói com cada uma das espécies: "o gado é mais abertamente tratado como objeto, o cão como sujeito" (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.229-230). Contudo, como a análise do sistema de nomeação carroceira nesta seção procura mostrar, a relação do ser humano com cavalos, burros e mulas indica uma gradação entre a objetivação e subjetivação dos animais de carga.

operação empregada nos grupos A e B, é a responsável pela especificação de uma característica a princípio genérica. Características como pelagem, temperamento e estatura são singularizadas em um único indivíduo e assumem a qualidade de um nome próprio, transformando termos descritivos em nominativos.

Por outro lado, o pólo oposto da classificação, aquele que destaca justamente a dimensão da cultura, é operacionalizado basicamente por uma conexão *metafórica*. O grupo E, que reúne termos como *Poseidon, Lampião ou Gaúcho*, enfatizam a imagem da força, coragem e bravura – qualidades freqüentemente invocadas neste universo (seja em relação ao animal, seja em relação ao ser humano). Por outro lado, no grupo F, onde estão localizados os termos próprios do universo humano como *Fiona, Vanilda e Karine*, parecem designar metaforicamente, destacando justamente a humanidade dos animais – trazendo tal associação ao limite, quase literalizando uma transformação categórica.

Entre os dois pólos há um modo de nomeação que parece estar a meio caminho entre a *natureza-objeto* e a *cultura-sujeito* e que reúne os dois grupos restantes. O grupo C guarda um vínculo com a dimensão natural a partir de nomenclaturas normalmente dadas a espécies animais. Mas, note-se que a referência ao universo natural se dá através de um movimento duplo. Primeiramente uma característica normalmente atribuída a uma classe zoológica - como a liberdade, característica frequentemente associada às aves – é "metonimizada" sob a alcunha popular de uma única espécie, como *Asa Branca*, *Andorinha* ou *Gaivota*[121]. Em seguida, este termo que designa a espécie se torna o nome próprio de um indivíduo. Nesta etapa, portanto, o termo é

[121] Ao analisar a nomenclatura popular vinculada às aves na cultura ocidental, Lévi-Strauss (1989) chama atenção para as diversas características (fisiológicas, comportamentais, sociais) dessa classe zoológica, na qual "todas as condições estão objetivamente reunidas para que concebamos o mundo das aves como uma sociedade humana metafórica" (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.228-9). Dentre essas características, uma das mais marcantes, segundo o autor, é a liberdade: "As aves são cobertas de penas, são aladas, ovíparas e, também fisicamente, separam-se da sociedade humana pelo elemento no qual têm o privilégio de se moverem. (...) a ave é apaixonada pela liberdade (...)" (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.228-9). No universo *country*, em geral, a liberdade também é uma imagem em evidência. Ao analisar a importância simbólica dos *cowboys* na cultura norte-americana e sua forte ligação à "conquista do Oeste", Lawrence aponta para a relação entre selvageria e liberdade: "The wild horse remains as the archetypal representation of the wild spirit of the Old West and of the excitement of taming it. There was, and is, however, an inherent contradiction, for at the same time that men wished to subdue and dominate the mustangs, they also admired their freedom and indomitability" (LAWRENCE, 2005, p.213). Tendo essas observações em mente entende-se porque a maioria dos termos utilizados no que chamei de grupo C é de nomes populares de aves: 7 em um universo de 9.

metaforizado, e o nome próprio de um cavalo indica simbolicamente que ele é "livre como uma gaivota".

Enfim, os termos nominativos empregados no grupo D, que também parecem estar no intermédio entre os dois pólos natureza-cultura, ainda se utilizam do referente natural, mas materializam um termo de significação mais complexa, como Cocaína ou Conhaque. Também aqui o processo de nomeação se dá em duas etapas, mas com uma diferença importante em comparação ao grupo C, já que a relação é construída com traços "culturais" e não objetos naturais, como as espécies zoológicas. Primeiramente constata-se a contigüidade entre uma característica do animal e outro objeto. Portanto, a operação que acontece é simetricamente invertida quando comparada ao grupo C: em um primeiro momento é construída a metáfora "cavalo branco como a cocaína", ou "cavalo nervoso como alguém sob o efeito de cocaína". Em seguida, ao se tornar termo nominativo, Cocaína "metonimiza" uma única característica do animal. Portanto, a metáfora que produz a associação entre cavalo e cocaína materializa o processo metonímico de tomar a parte - uma característica física, ou determinado comportamento do animal - pelo todo[122]. Dessa maneira, uma nova tabela pode ser útil para exemplificar os distintos processos envolvidos em cada grupo de nomeação:

[122] Há três nomes específicos nesse grupo, que são dignos de nota: *Cebola*, que se utiliza do nome de uma espécie botânica; *Paraíso*; e *Tubiara*, o único nominativo do grupo D que não é construído a partir de um referente externo. Todos os termos parecem ocupar a mesma posição que Lévi-Strauss dá ao sistema de nomeação dos cavalos de corrida na França: "não há dúvida de que os nomes de cavalos de corrida contrastam de maneira significativa com os de aves, cães ou gado. Eles são *rigorosamente individualizados*, pois exclui-se, como entre os tiwi, que dois indivíduos usem o mesmo nome; e, se bem eles compartilhem os nomes dados ao gado numa formação levantada na cadeia sintagmática; Oceano, Azimuth, Opera, Bela-da-Noite, Telégrafo, Lucíola, Orviétan, Week-End, Lápis-Lazúli etc, *distinguem-se deles pela ausência de conotação descritiva*: *sua criação é absolutamente livre*, *porquanto respeita a exigência de uma individuação sem ambiguidade* e as regras particulares às quais aludimos. Por conseguinte, enquanto o gado recebe nomes descritivos formados a partir do discurso, os cavalos de corrida recebem como nomes palavras do discurso que não os descrevem ou que raramente o fazem. Se os nomes do primeiro tipo assemelham-se a sobrenomes, *os outros merecem ser chamados de subnomes, pois é nesse segundo domínio que reina a mais acentuada arbitrariedade*" (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.231) [grifos meus]. Portanto, a arbitrariedade com que o nome é formulado e a individualização que produz fazem dos termos Tubiara, Paraíso e Cebola uma alcunha apropriada ao animal. Assim, o termo se insere no grupo D, pois a própria arbitrariedade que o cria significa e indica se tratar de um universo animal.

Grupos	Referente	Operação	Termo de referência	Referente(s)	Operação de semelhança	Nome próprio
A	-	-	-	Pelagem do animal	Metonímia	Dourado
B	-	-	-	Temperamento do animal	Metonímia	Cordial
C	Comportamento característico da classe das aves (liberdade)	Metonímia	Gaivota (espécie animal)	Comportamento da espécie gaivota / Temperamento do cavalo	Metáfora	Gaivota
D	Qualidades visuais (cor branca) e comportamentais (euforia, nervosismo)	Metáfora	Cocaína (droga: objeto cultural)	Qualidades visuais e comportamentais / temperamento do cavalo	Metonímia	Cocaína
E	Bravura	Metáfora	Deus da mitologia grega Poseidon (bravura)	Temperamento do cavalo	Metáfora	Poseidon
F	Humanidade	Metonímia	Magali (humanidade)	Ser humano / Ser animal	Metáfora	Magali

Tabela 3.

Se, como sugerido, a tabela 2 da p.105, for vista como uma gradação do pólo natureza (coluna 1) ao pólo cultura (coluna 3) é possível notar que os grupos que compõem cada coluna podem, eles mesmos, simbolizar o mesmo contraste, indicando termos que variam da referência total à abstração da natureza:

Coluna 1 Descritiva	Características Físicas (A)	+ animal
	Característica Temperamental (B)	- animal

Coluna 2 Ref	Espécies Animais (C)	+ animal

	Nomenclatura Animalizada (D)	- animal

Coluna 3 Abstração	Nomenclatura metafórica-(E)	+ animal
	Nomenclatura Humanizada (F)	- animal

Tabela 4

Na coluna 1 o grupo A é formado por nomes que tem relação direta às propriedades físicas, visíveis e reconhecíveis rapidamente. Já os nomes que compõem o grupo B, ressaltam características ainda relativas aos animais, porém agora sob um processo de abstração maior, já que originados de termos que denotam seu *temperamento* - o que tende a distanciar o indivíduo da posição animal-instinto-objeto, e já de certa forma opera sua subjetivação, como na alcunha *Cordial*.

Na coluna 2, o grupo C concentra-se em outras espécies animais com as quais se estabelece algum tipo de relação física ou comportamental. Já o grupo D, ainda que mantenha ligação com um referente externo do próprio animal - como por exemplo a cor branca da pelagem da égua de nome *Cocaína*, ou o pêlo castanho claro do animal chamado *Brahma* - guardam em si uma complexificação simbólica. Isto é, ocorre uma abstração mais radical se comparado ao grupo anterior: *Cocaína*, além do referente *cor branca*, indica, de acordo com a circunstância, a agilidade, braveza, nervosismo, e outros "estados de espírito" do animal associados aos efeitos da droga no ser humano.

Por fim, a coluna 3, que já é em si marcada pela maior abstração em relação àquilo que é observável no concreto, pode também ser dividida nessa polarização. O grupo E, que tende à superlativação dos animais, ainda guarda um vínculo com a natureza (e com outras dimensões, como o humano e o maquínico), que nesse caso já não é necessariamente correspondente à realidade do animal, mas que faz referência a uma série de habilidades e qualidades que a nomeação evoca, como força, agilidade, braveza, mansidão, liderança, ou força maquínica[123]. Já o último grupo é marcado pela completa abstração à natureza e tende a literalizar a humanização dos animais a partir de alcunhas humanóides. Portanto, temos dois eixos, que vão da referência total à abstração quase total, que poderíamos dispor dessa maneira:

[123] Ironicamente, os animais considerados "bons de serviço", muitas vezes são chamados de máquina.

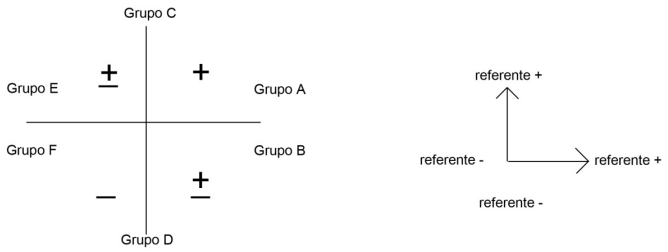


Figura 16.

Neste ponto é necessário retomar mais uma vez a clássica análise de Lévi-Strauss (1989) sobre o processo de classificação nas sociedades humanas e os modos de apreensão do mundo. Após uma análise comparativa entre os modos de nomeação humana em várias sociedades, e os modos de nomeação de animais na França – especificamente aves, cães, gado e cavalos – o autor chega à seguinte conclusão:

> Enquanto provenientes de um conjunto paradigmático, os nomes próprios formam, então, a franja de um sistema geral de classificação: eles são, ao mesmo tempo, seu limite e prolongamento. Quando entram em cena, a cortina se ergue para o último ato da representação lógica. Mas a extensão da peça e o número de atos são fatos de civilização não de língua. *O caráter mais ou menos "próprio" dos nomes não é determinável de maneira intrínseca nem por sua comparação com as outras palavras da linguagem; ele depende do momento em que cada sociedade declara terminada sua obra de classificação. Dizer que uma palavra é percebida como nome próprio é dizer que ela está situada num nível além do qual não se requer nenhuma classificação, não absolutamente mas no seio de um sistema cultural determinado. O nome próprio sempre permanece do lado da classificação*. (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.239-240) [grifo meu]

Portanto, a nomeação, que é um modo de individuação – limite e extrapolação da categorização - operada no sistema carroceiro, faz parte de um universo classificatório que ressalta e articula sua própria relação com a natureza pura e a cultura. Lévi-Strauss ainda ressalta um ponto fundamental:

> Por conseguinte, em cada sistema, os nomes próprios representam *quanta* de significação, abaixo dos quais nada se faz, além demonstrar. Atingimos assim na raiz o erro paralelo cometido por Peirce e por Russell, o primeiro definindo o nome próprio como um "índex", o segundo acreditando descobrir o modelo lógico do nome próprio no pronome demonstrativo - admitir, com efeito, que o ato de nomear está situado num contínuo no qual insensivelmente se efetuaria a passagem do ato de significar ao de mostrar. Ao contrário, esperamos ter estabelecido que essa passagem é descontínua, embora cada cultura fixe de forma diferente seus limiares (LÉVI-STRAUSS, 1989 p. 240).

A nomeação empregada pelos carroceiros denota um sistema de significação que exterioriza um modo de apreensão do mundo. Estando eqüinos, asininos e muares numa relação social - e de certa forma, sob concepção cosmológica - *estendida*, eles guardam em si propriedades que sob um ponto de vista ocidental, a princípio, são exclusivas à humanidade. Contudo, essa relação social e essa concepção metafísica não antropomorfizam o animal, e de certa forma, a diferença categorial é mesmo o princípio e a chave da socialidade construída e da identidade cosmológica de cada um dos agentes. A reunião construída na inter-ação dos agentes é estruturada pela separação categórica de ambos. Nesse sentido, a gradação entre os dois pólos nominais faz ver o contraste sob o qual o próprio universo carroceiro é criado[124]. Há, ainda, uma última visada que permite o aprofundamento deste ponto. Ao relacionar o número de indivíduos que cada série abriga, dividindo-os por sexo, temos o quadro:

Grupos	Machos	Fêmeas	Total de animais
A	16	5	21
B	1	5	6
C	6	3	9
D	7	5	12
E	34	4	38
F	2	25	27

Tabela 5.

Pelo menos três observações são possíveis a partir desse recorte. A primeira diz respeito às séries positivas em relação ao referente natureza [A, E], que proporcionalmente concentram mais os indivíduos do sexo masculino. Da mesma forma, as séries negativas [B, F] proporcionalmente guardam o maior número de

[124] "O fato significativo é menos a presença, ou a ausência, deste ou daquele nível que a existência de uma classificação "de passo variável" que fornece ao grupo que a adota, sem mudar de instrumento intelectual, o meio de se colocar "no ponto" em todos os planos, do mais abstrato ao mais concreto e do mais cultural ao mais natural" (LÉVI-STRAUSS, 1989, p.155-6).

fêmeas. Os grupos C e D estão invertidos: a maior presença feminina está na série superior [C] e a masculina na inferior [D], mas as diferenças estão quase pareadas[125].

A segunda observação que este quadro permite fazer é que o maior número de animais está localizado nas últimas séries, E e F (38+27); seguido de A e B (21+6), e finalmente C e D (9+12).

E a terceira conclusão possível é que a maior diferença interna a cada grupo, no que se refere ao número de animais do sexo masculino e feminino também estão nos grupos E (34 machos X 1 fêmea) e F (2 machos X 25 fêmeas).

Seguindo a primeira conclusão podemos agora dividir o primeiro quadro em superior e inferior – distinguindo, portanto, as séries positivas das negativas em relação ao referente natural – relacionando os grupos à preponderância do sexo dos animais:

+	Grupo A masculino	Grupo C feminino/masculino	Grupo E masculino
-	Grupo B feminino	Grupo D masculino/feminino	Grupo F feminino

Tabela 6.

Surge assim uma relação entre os gêneros e o referencial, na qual o animal do sexo masculino tende a estar associado mais à natureza e o feminino à sua abstração. Relacionando essa constatação ao fato de que o maior número de animais está nas séries E e F, que já são marcadas por uma maior abstração à referência natural, nota-se que os termos masculinos estão associados à superlativação – geralmente via heroicização – e os termos femininos à humanização – geralmente por temos nominativos humanos. Ao contrastar esses dados com minha experiência de campo, parece que tudo acontece como se os termos representassem a *idealização* do

[125] A concentração percentual dos sexos em cada grupo é a seguinte: Grupo A: Macho: 76%, Fêmea: 24%; Grupo B: M: 17%, F: 83%; Grupo C: M: 44%, F: 66%; Grupo D: M: 58%, F: 42%; Grupo E: M: 89%, F: 11%; Grupo F: M:7%, F: 93%

carroceiro, isto é, a união entre ser humano e animal que mantém, contudo, a diversidade categórica[126].

O grupo dos nomes superlativos, com preponderância de termos masculinos parece sugerir que a potência da força animal extrapola seu corpo, e agora em contato com características sobre-humanas (mas ainda assim humanóides) ganha potência extra. Em contrapartida, o outro grupo, preponderantemente reunindo termos femininos, está diretamente associado a nomes e qualidades do universo feminino humano. A *idealização* aqui parece operar de maneira inversa: o humano estendido ao animal.

Como irei descrever no próximo capítulo, a festa é o ritual onde essa idealização metaforizada no nome superlativo pode ser vista de maneira mais forte: é o momento em que qualidades como força, precisão e velocidade são demandadas de maneira heróica, em competições que são o ápice de um ritual. Mas é importante notar que força, agilidade, velocidade são características necessárias ao animal para o serviço, e são atentamente observadas no dia-a-dia. Portanto, nesse sentido, essa série de nomes *superlativiza características essenciais ao trabalho*.

Já a idealização representada pelos nomes humanos é atualizada em grande parte no cotidiano dos carroceiros. Como já indicado, este é um universo fortemente dominado pelos homens. Durante meu convívio pude observar apenas duas mulheres trabalhando como carroceiras, e mesmo assim, em regime de parceria com seus maridos. Portanto, o ambiente do bota-fora e outros lugares de socialidade como os currais, pastos e bares da região, são predominantemente masculinizados. As mulheres geralmente estão associadas ao ambiente doméstico ou a algum trabalho que não envolva carroça e a criação de animais.

Porém, a não presença física da mulher não significa sua ausência. O universo feminino é constantemente evocado principalmente em brincadeiras ou comentários de duplo sentido. A jocosidade é um modo de relação muito presente entre os carroceiros e não por acaso, se desenvolve principalmente de duas maneiras, ambas estabelecidas no âmbito sexual: seja remetendo à uma pretensa homossexualidade do homem, ou fazendo referência à mulheres em termos que as associam ao universo

[126] No próximo capítulo discuto a relação homem-animal a partir do conceito *síntese disjuntiva*, cunhado por Deleuze, que melhor define essa relação e pela metáfora da *potência centauro*.

animal: *potra, potranca, égua no cio, mulher a ser montada, etc*. Volto a evocar a descrição de Evans-Pritchard para ilustrar a constância e o tom desse tipo de conversa: "Eles estão sempre falando de seus animais. Algumas vezes eu me desesperava porque jamais discuti qualquer coisa com os jovens que não fosse gado e moças, e mesmo o assunto moças levava inevitavelmente ao assunto gado" (EVANS-PRITCHARD, 2008, p.27). Com os carroceiros acontece o mesmo, com a diferença de esta característica não ser exclusiva aos jovens, mas estendida a todos os homens.

Ao qualificar o amigo como homossexual opera-se um duplo desvio: o homem é *desqualificado* e colocado no papel sexual passivo (associado à mulher e ao animal), para logo em seguida ser também "animalizado" em termos sexuais (com frases do tipo "você vai ser montado"). No *capítulo 1* a fala de Seu Arnaud sobre o *amansamento* do animal (p.54) é significativa pois ao descrever a doma utilizou de frases que facilmente podem ser ouvidas em um bota-fora a respeito tanto de *animais,* quanto *de mulheres* e de *homossexuais*[127].

Da mesma maneira, as éguas, ao serem chamadas de Boneca, Princesa, ou por outras qualidades que remetem ao gênero feminino humano, ganham uma alcunha que guarda em si uma sexualidade implícita e latente. Assim, existe uma dimensão da relação homem-animal que é erotizada[128] e sexualizada em termos femininos (humanos) em que o ato sexual *ideal* seria um misto entre animalidade e humanidade. Portanto, parece que a nomeação dos animais nestes dois grupos (E , F) – que juntos agrupam 65 animais[129] - guarda nas distinções de gêneros dois tipos de relações *idealizadas* do carroceiro, uma operando pela via positiva e outra pela negativa, em relação à animalidade :

- no caso feminino: "antropomorfização" do animal fêmea – nomes e traços humanos para pareamento com a mulher (ambos sexualmente passivos: fêmea a ser domada e montada)

---

[127] Sublinho novamente a sequência de frases que Seu Arnaud usou sobre o amansamento de uma égua, que remete diretamente a um tipo de relação sexual em que o homem "conquista" a mulher: *"Então você pegava aquele trem, era selvagem de tudo. Você pra cair em um lombo daquele você tinha que ser muito macho, viu. Mas eu toda vida fui bom num cangote do burro. Montava muito"*. Aqui, facilmente o termo *burro* poderia ser trocado por *mulher*.

[128] Como ensina Leiris (2001) o embate entre homem e animal guarda uma dimensão erótica.

[129] O que corresponde a aproximadamente 58% dos 113 animais da lista.

- no caso masculino: "animalização" do homem – habilidades animais superlativadas e heroicizadas – (ambos sexualmente ativos: a pujança masculina) [130]

Retomando as três colunas que abrigam os grupos de classificação, a de número 1 é a próxima coluna com mais animais. E novamente, as séries A e B marcam o outro ponto de grande relevância para os carroceiros que são as características do corpo do animal – a experiência no concreto. Assim, esses nomes são termos de *reiteração do real*, isto é, sublinham uma característica do animal que o dono julga importante, seja por sua beleza estética, por sua funcionalidade, ou por outra qualidade apreciada.

E aqui as séries positivas e negativas também guardam a diferença relativa ao sexo. As referências às qualidades "concretas" estão mais associadas ao termos masculinos, e as qualidades femininas ligam-se à essa possibilidade de abstração que conduz em certos momentos à classificação humanizada do comportamento ou, no linguajar dos carroceiros, de seu *temperamento*.

Por fim, os grupos C e D, que marcariam o intermédio entre a referência positiva e a referência negativa, são aqueles em que os indivíduos masculinos e femininos estão mais pareados e que a distinção sexual perde força. Talvez por estarem nessa *zona de transição*, onde mais que a diferença sexual, o que está sendo formalizado é a própria ambigüidade de termos que não se adequam facilmente a um dos pólos de referência. São nomes, assim, menos utilizados, e talvez por isso são aqueles que menos se repetem. A relação entre o número de animais para a variedade de termos utilizados nos dois grupos é quase a mesma: 18 termos para 21 animais.

2.2.1 - Apontamentos para uma comparação com a teoria antropológica

Se parasse aqui, um ponto da análise proposta contrastaria com grande parte da teoria antropológica – notadamente Lévi-Strauss (1982) – que institui que em geral, as sociedades humanas associam o gênero feminino à natureza e o masculino à cultura, na fórmula tradicional

natureza : cultura :: mulher : homem

[130] Como tentarei desenvolver na última seção deste capítulo, esta idealização tende a ser mais complexa, indo além da polarização animalidade–humanidade. Mas este estágio da análise serve como uma ponte para compreender, afinal, esta união que diferencia, que eu chamo de *potência centauro.*

Nesse sentido, vale a pena retornar a um ponto da crítica a esse modelo concebida por uma antropologia feminista na década de 70. Em *Nature, culture and gender, a critique*, organizado por MacCormack e Strathern (1974), a primeira autora faz a seguinte afirmação:

> Much of the etnographic literature suggests that rather than viewing women as metaphorically in nature, they (and men) might better be seen as mediating between nature and culture (...) (MacCORMACK; STRATHERN., 1974, p.9).

A autora sugere que ao invés de mulher e homem representarem a polarização natureza/cultura pode ser produtivo e revelador, sob um ponto de vista analítico, observar os gêneros como *intermediadores* desse contraste. Isso porque, segundo MacCormack, se aos moldes europeus convencionalmente a natureza tende a *tornar-se* (*becoming)* cultura (citando Wagner, em *Invenção da Cultura*)*,* o mesmo não pode ser dito para outras culturas. Portanto, bem como outros autores já citados, a autora destaca que a própria noção de natureza é um constructo cultural. MacCormack destaca como exemplo o modelo dos Hagen, etnografados por Strathern, cujo consenso social sobre natureza e cultura é um tanto diferente daquele ocidental:

> Within the Hagen folk model nature does not become culture. The 'wild' is encountered and dealt with, but is not dominated, nor is it incorporated within culture, explained by 'natural' laws, robbed of its powers. It does not become with human 'progress' an ever-shrinking residual category. *The Power of the wild can be brought to bear on human activity precisely because it is antithesis to mbo [planted]* (MacCORMACK; STRATHERN., 1974, p.10). [grifo meu].

No caso dos carroceiros, que compartilham várias das concepções ocidentais, a natureza e a cultura continuam sendo termos distintos, contudo o modo de relação entre as duas dimensões talvez seja ligeiramente diverso daquele normalmente produzido na cidade. Assim, acredito que a terminologia de nomes dos animais possa ser vista de maneira nuançada, no sentido de que o que se está representando ali não é um domínio efetivo do selvagem, mas a *inter-ação* com o animal. Portanto, o sistema de nomeação e o convívio diário entre homem e cavalo, convergem para o mesmo ponto, isto é, *o que se cria, em última análise, não é a culturalização definitiva da natureza, mas a relação criativa entre as duas dimensões. Não ocorre, afinal, o englobamento de um termo pelo outro – e nesse ponto, a potência da relação está precisamente em colocar em contato dois termos diversos: ser humano e animal.*

Assim, acredito que a idealização que os grupos de classificação apresentam esteja calcada na própria experiência cotidiana do carroceiro – concentrada e estruturada na relação entre agentes - e o que ela pretende é uma *efetivação radical dessa relação*. Dessa maneira, se o grupo E, por um lado é caracterizado por nomes "culturalizados", por outro, esses nomes ressaltam justamente algo além: a sobre-força, a sobre-velocidade, a sobre-agilidade, qualidades que quando vividas empiricamente estão do lado do animal e não do homem. Nesse sentido, a força é *sobre-natural*, mais que *sobre-cultural*. Não se tratam de super-homens, mas de super-cavalos. Portanto, os termos definem, em certa medida, a culturalização do animal, mas a partir da superlativação de sua *característica natural*.

Da mesma maneira, se os termos do grupo F num primeiro momento trazem ao limite a humanização dos animais, fazem isso ao preço de extremar a ambigüidade da relação. O que se quer aqui não é que o animal se torne humano, nem tampouco é almejada sua culturalização total. Em última instância o significado destes termos parece ser a própria *exaltação da ambigüidade* - os nomes materializam a *mulher-cavalo* ou o *cavalo-mulher*. Portanto, para além de uma culturalização, o pretendido é a criação de uma terceira categoria - nem humana, nem animal - e um terceiro gênero: mulher fêmea + cavalo macho.

Portanto, se analisada por essa perspectiva, a análise binária estrutural - ideal para a observação simbólica dos nomes – também conduz para esse modelo de intermédio dos gêneros. Ou seja, os termos femininos e os masculinos guardam em si – cada um operando de maneira invertida – uma idealização construtiva entre animalidade e humanidade.

Para aprofundar essa questão, há ainda um outro ponto, que se refere aos níveis de classificação que a terminologia abarca. Ao analisar todas as etapas do processo de nomeação é possível perceber que ocorre uma sequência de fragmentação importante. O pólo natureza-cultura é instituído a cada nova separação construída: primeiro entre animais nomeados e não nomeados[131]; em seguida entre a coluna 1 e a coluna 3; depois no interior de cada uma das colunas. Por fim, o próprio nome tem um vetor positivo e negativo – mais visível nos grupos E e F. Vê-se aqui, portanto, algo

[131] Por exemplo, é menor o número de porcos e galinhas que recebem nomes próprios.

próximo à imagem do espelho invertido que Bourdieu (2009) constrói a respeito do interior da casa cabila e sua relação com o universo exterior. Este sistema de oposição em progresso insere os termos sob um regime duplo:

> Microcosmo organizado de acordo com as mesmas oposições que ordenam o universo, a casa mantém uma relação de homologia com o resto do universo; mas de um outro ponto de vista, o mundo da casa considerado em seu conjunto se encontra com o resto do mundo em uma relação de oposição cujos princípios não são outros senão aqueles que organizam tanto o espaço interno da casa quanto o resto do mundo e, de modo mais geral, todos os domínios da existência. Assim, a oposição entre o mundo da vida feminina e o mundo da cidade dos homens baseia-se nos mesmo princípios que os dois sistemas de oposições que ela opõe. A estrutura do tipo a : b :: b_1: b_2 é, sem dúvida, uma das mais simples e das mais poderosas que um sistema mítico-ritual pode utilizar, uma vez que *ela não pode opor sem unir simultaneamente, sendo sempre capaz de integrar em uma ordem única um número infinito de dados, pela simples aplicação indefinidamente reiterada do mesmo princípio de divisã*o. Cada uma dessas duas partes da casa (e, ao mesmo tempo, cada um dos objetos que ali está disposto e cada uma das atividades que ali se realiza) é de alguma forma qualificada em dois níveis: primeiramente como feminina (noturna, obscura etc.) uma vez que participa do universo da casa e, secundariamente, como masculina ou feminina, uma vez que pertence a uma ou a outra das divisões desse universo. (...) A própria casa é dotada de uma significação dupla. Se for verdade que ela se opõe ao mundo público como a natureza à cultura, sob um outro ponto de vista ela também é cultura: não se diz sobre o chacal, encarnação da natureza selvagem, que ele não faz uma casa? (BOURDIEU, 2009, p.446-8) [grifo meu].

Assim, o progressivo fracionamento classificatório, conduz ele mesmo para sistemas de oposição internos que só terminam no próprio termo nominativo – o sistema permanece, portanto, sob esse movimento perpétuo em que não se pode "opor sem unir" (BOURDIEU, 2009).

Tendo em mente a inversão operada no sistema cabila, pode-se observar mais atentamente a relação construída entre os próprios carroceiros – e finalmente, chega-se à chave para a solução desta equação que até aqui parecia contradizer a fórmula universal antropológica que caracteriza a correspondência entre gêneros e natureza. Para isso é preciso voltar às relações jocosas. Elas são importantes porque o desvio que sugerem revela, em última análise, dois tipos de concepção que o carroceiro possui sobre a natureza. O homem homossexual e a mulher são comparados ao animal

por um único movimento, *a passividade* (sexual). As brincadeiras também unem o carroceiro homem à animalidade, mas pelo movimento contrário, a *atividade* (sexual).

mulher (e homem homossexual) → passividade (feminina)→ animal objeto → passivo

homem → atividade (masculina)→ animal sujeito → ativo

A jocosidade, assim, parece mostrar que existem "duas naturezas" para o carroceiro, uma feminina e outra masculina, uma objetiva e outra subjetiva, uma "mais natureza" e outra "mais cultura". Portanto, sob essa perspectiva, a "culturalização" que os termos femininos denotam, é em certo sentido, uma culturalização invertida. Ou seja, o animal é *culturalizado para ocupar o lugar da passividade feminina humana*. Por outro lado, o termo masculino se utiliza da superlativação de uma característica natural, contudo para empregá-la culturalmente: a força e a velocidade (principalmente) destinadas ao trabalho e às provas competitivas. Assim a pujança masculina, ativa, caminha sempre na direção do controle cultural, enquanto a passividade feminina remete à natureza a ser dominada. Os termos femininos em sua maioria não vem acrescidos de uma qualidade, apontam para a vida ordinária de uma mulher, (e indiretamente ao ciclo doméstico), enquanto que os masculinos apontam para o ciclo do trabalho, para o exterior.

Portanto, a nomeação dos animais inverte momentaneamente a lógica universal, mas para se manter fiel a ela mesma, ao fazer da culturalização feminina uma espécie de mecanismo que cria e garante o lugar da natureza dentro da cultura; do outro lado, a super-naturalização masculina é um modo de superlativizar o cultural. Portanto, o que acontece aqui é próximo à inversão cabila:

> A semirrotação do espaço em torno do limiar garante, portanto, caso se permita a expressão, *a maximização do benefício mágico*, uma vez que o movimento centrípeto e o movimento centrífugo se realizam em um espaço assim organizado quer se entre ali de frente para luz e que se sai de frente para a luz (BOURDIEU, 2009, p. 455). [grifo meu].

Ou seja, também entre os carroceiros a inversão maximiza o benefício mágico - que aqui é traduzido na *relação criativa* (que mantém a separação categórica) pretendida entre agentes - uma vez que a cultura feminina e a natureza masculina são a fonte da potência das dimensões opostas. Tudo se passa como se a inversão fosse a garantia de

a natureza não ser culturalizada e vice-versa[132]. Nesse sentido, a coluna 1 também é esclarecedora. Ao se utilizar da nomeação estritamente ligada ao corpo (grupo A), o carroceiro nada mais faz do que permanecer sobre uma das bases de sua cultura, calcada em grande parte na indicialidade e simbologia deste corpo. Portanto, o corpo é antes de tudo um *corpo culturalizado*. Em contrapartida, o grupo B, faz da psicologização um instrumento cultural para inculcar uma passividade objetivada[133].

Este parece ser, enfim, o modo de apreender o mundo o qual o sistema de nomeação carroceira está inserido. Agora, é claro, estamos no limiar entre o encontro construtor e o embate destrutivo entre animalidade e humanidade (destrutivo no sentido de perda de algumas das qualidades carregadas por um dos agentes). Para que a ocorrência torne-se concorrência basta uma simples desarticulação. Como no código de postura do bota-fora, não se fala muito bem de um animal, nem muito mal, porque o que é uma coisa pode se tornar automaticamente seu oposto. Admiração guarda em si inveja, vangloriar é temer, assustar é atacar, e assim por diante. Portanto, a relação construtiva entre agentes é perigosa porque se efetivada em definitivo, horizontalizaria os termos de maneira irrestrita.

Chega-se assim, ao ponto em que a análise do ritual ajuda a esclarecer as relações cotidianas. No próximo capítulo descreverei como são as festas dos carroceiros, muito difundidas em toda a cidade, onde a concretização da idealização atinge seu limite. Também apresento fotografias que realizei em três contextos (trabalho, festa e a série fotográfica dirigida pelos carroceiros) que são importantes para entender essa relação.

---

[132] Mas, o universo carroceiro não busca a paridade em relação *aos gêneros humanos*. A conclusão de Bourdieu, é preciosa: "Esses dois espaços simétricos e inversos não são intercambiáveis, mas hierarquizados. A orientação da casa é primordialmente definida do exterior, do ponto de vista dos homens e, caso se possa dizer, pelos homens e para os homens, como o lugar de onde saem os homens. (...) A casa é um império em um império, mas que sempre permanece subordinado porque, ainda que encerre todas as propriedades e todas as relações que definem o mundo arquetipal, ele permanece um mundo do avesso, um reflexo invertido. (BOURDIEU, 2009, p.456). Nesse sentido, também o universo carroceiro se realiza do "ponto de vista dos homens", "pelos homens" e "para os homens".

[133] Os únicos termos aí presentes são Serena e Cordial, os quais não se precisa dizer muito; e um terceiro, Zangada, que também está sob a mesma lógica: se nos ativermos ao significado corrente da palavra, segundo o dicionário Aurélio, vemos que o termo, que poderia sugerir uma qualidade ativa, é, primeiramente atrelado à passividade: "1. Que se zangou: encolerizado, irritado, aborrecido, amolado. Para se zangar o sujeito deve ser provocado. A zanga é conseqüência de outra ação.

Série 1 - bloco-corpo | foto identidade

Série 2 - bloco-corpo | festa

BORRACHARI
TITANIC
CARROS E MOTOS

PARE

3.2 – Sobre imagens

Neste capítulo aprofundo aquilo que chamei há algumas páginas de *potência centauro.* Procuro mostrar que se as linhas de relação entre ser humano e ser animal no universo carroceiro são variáveis e situacionais há instantes na vida que deixam transparecer um tipo de interação responsável pela construção de um terceiro corpo, produzido a partir de uma relação que não sobrepõe um dos termos ao outro[134]. Isto é, se animais e humanos fabricam este terceiro corpo, a lógica não é de antropomorfização animal, nem seu simétrico oposto, de animalização humana. Portanto, a diferença entre os termos é que possibilita o encontro criativo.

Como procurei descrever nos capítulos anteriores, na rotina diária para que o serviço possa acontecer mais ou menos bem, é necessária uma afinação entre homem e animal. A produção – isto é, o trabalho - está necessariamente atrelada a isso. Agora, é claro que, como em uma orquestra, a afinação depende do esmero e do tipo de *socialidade* construída entre os *actantes* (LATOUR, 2012) – entre músicos e seus instrumentos; entre carroceiros e seus animais. Isso que dizer que essa afinação pode ser construída pela tensão, pela harmonia, pela benevolência, pela malevolência, pelo afeto, pela violência, pelo temor, pelo respeito. Há uma variedade de possibilidades nesse processo e não é necessário um convívio estendido em um bota-fora para entrever-se, ainda que superficialmente, essa diversidade.

Desse modo*, esse terceiro corpo é necessário, mas não é necessariamente construído de maneira harmoniosa.* Se essa produção se dá na maioria das vezes de forma positiva, é também verdadeiro que existem relações que se operacionalizam de maneira negativa[135], por meio da violência, do respeito forçado e do medo.

---

[134] Apesar de não ser possível desenvolver aqui um diálogo (certamente produtivo) com a teoria dumontiana, deve-se ao menos fazer menção ao conceito de hierarquia para o autor. Como irá ressaltar Abreu (1998), para Dumont "a hierarquia (ou o englobamento) (…) é a relação de um todo (ou um conjunto) com um dos elementos que o compõem (...). Portanto, a hierarquia implica *num princípio de gradação dos elementos em relação ao conjunto* (...), ou dizendo de outra forma, numa ordem de precedência, onde uns vem antes que outros" (ABREU, 1998) [grifo meu]. Se assim for, no universo carroceiro, tudo se passa como se a produção deste terceiro corpo estivesse condicionada a uma horizontalização que não condiz - ao menos momentaneamente – com a gradação da "Grande Cadeia do Ser". Assim, para o carroceiro, animalidade e humanidade estariam não-hierarquizadas para a possibilidade de produção criativa.

[135] Pelo menos se analisadas por olhos de um observador padrão: homem, ocidental, branco, classe-média – visão gradativamente incorporada pelos próprios carroceiros.

Geralmente esta violência é gerada pelo temor do homem ou como meio de forçar o trabalho animal.

Contudo, há uma diferença fundamental entre os dois modos de interação (positivo e negativo), que diz respeito ao próprio reconhecimento da existência de uma relação entre homem e animal. Isto é, se o carroceiro necessariamente detém um poder sobre o cavalo – que nasce do amansamento e da doma – ainda assim o que se cria é uma *relação de poder entre agentes*, ao passo que a opção pela violência seria a *negação da agência animal*. A diferença entre poder e violência, portanto, é grande - e neste universo faz diferença. Como aponta Michel Foucault:

> De fato, aquilo que define uma relação de poder é um modo de ação que não age direta e imediatamente sobre os outros, mas que age sobre sua própria ação. Uma ação sobre a ação, sobre ações eventuais, ou atuais, futuras ou presentes. Uma relação de violência age sobre um corpo, sobre as coisas; ela força, ela submete, ela quebra, ela destrói; ela fecha todas as possibilidades; não tem, portanto, junto de si, outro pólo senão aquele da passividade; e, se encontra uma resistência, a única escolha é tentar reduzi-la. Uma relação de poder, ao contrário, se articula sobre dois elementos que lhe são indispensáveis por ser exatamente uma relação de poder: que "o outro" (aquele sobre o qual ela se exerce) seja inteiramente reconhecido e mantido até o fim como o sujeito de ação; e que se abra, diante da relação de poder, todo um campo de respostas, reações, efeitos, invenções possíveis (FOUCAULT, 1993, p.243).

Assinalar esta diferença é importante para entender a relação entre homem e animal: o poder age sobre a ação (a doma aqui é a imagem ideal), implica em um reconhecimento do outro, o animal, e parte do princípio que este possui agência. A violência, ao contrário, age diretamente sobre um corpo passivo - não havendo aí comunicação, apenas imposição.

Assim, o que chamo de *potência centauro* é a imagem de uma relação na qual homem e animal agem e por isso estão expostos e fragilizados, e as ações de um provocam a reação do outro. Portanto é uma relação intrinsecamente ligada a tensões. Mas esta fragilidade é potência na medida em que cria um terceiro corpo, que depende das diferentes ações características de cada um. Já a imposição da violência busca subjugar o animal, negando pelo próprio ato a existência de uma relação. Pelo que pude observar e pelos relatos dos carroceiros, a opção pela violência é tida por menos

eficaz - não só em termos relacionais (tornando a fabricação deste terceiro corpo no mínimo problemática[136]), mas do ponto de vista de produção.

As situações descritas nos capítulos anteriores permitem que se entreveja este *corpo-conjunto* sendo construído diariamente, em intensidades variadas. Os exemplo mais significativos são:

- *amansamento, doma e trato diário*: são possíveis caso haja a integração corporal que permite o toque e o reconhecimento mútuo (comunicação por afinação corporal).

- *serviço diário*: o trânsito na rua é realizado a partir de uma interação corporal e a condução e determinação dos caminhos é construído por ambos. O próprio arreio é um elo que admite e revela intenções e tensões de cada corpo. Um exemplo expressivo da aliança ocorre durante a subida em morro: o homem desce da carroça, se coloca sob as vistas do animal e ao seu lado, e com gritos de incentivo sobem juntos, num ritmo conjunto (o esforço de cada um os une e torna a ação possível).

Portanto, essa afinidade entre homem e animal é construída, alimentada e vivida em variados momentos que demandam esse tipo de interação. E, se essa afinidade é visível no dia-a-dia, há *duas situações* que pude observar que transparecem de maneira mais clara e intensa a idealização e materialização dessa relação, a qual poderia ser apreendida pela figura disso que estou chamando de *potência centauro.* Nesse sentido, se a potência é atualizada em situações diárias, ela é virtual enquanto imaginário de uma metamorfose.

A primeira situação é referente às festas amadoras organizadas por carroceiros que acontecem em diversas partes da cidade. Se até aqui deixei transparecer as relações que se estabelecem entre homem e animal em uma rotina secular – se assim podem ser chamadas – me parece que o momento ritual, um misto de festa, jogo e competição, além de revelar de maneira mais clara este imaginário, desenvolve-se de tal maneira que chega à iminência de concretizá-lo.

[136] Se cada carroceiro constrói com seu animal uma relação que de maneira geral pode ser caracterizada como estando mais próxima de um destes extremos, é verdade também que no convívio diário ocorrem situações específicas, em que tanto violência como comunicação podem ser acionadas pontualmente.

A segunda situação se construiu a partir da minha presença quando em certo momento me foi demandada a produção de uma série de imagens em que os corpos humanos e animais materializam de maneira singular relações que vão da harmonia à tensão, intricadas à uma espécie de *síntese disjuntiva* (DELEUZE apud VIVEIROS DE CASTRO, 2007)[137].

3.3 – Breve história da construção da identidade humana na fotografia

Retomo aqui alguns aspectos que ao longo da história foram estabelecendo um modo de representação do ser humano na fotografia, para compará-los ao tipo de imagens construídas com os carroceiros ao longo desta pesquisa – o que acaba por revelar particularidades intrínsecas do universo em questão.

Nos primeiros anos de desenvolvimento da técnica fotográfica a necessidade de grande tempo de exposição para sensibilização do suporte fotográfico tornava difícil o registro de pessoas. Já por volta de 1840 havia sido criado toda a aparelhagem que permitia (não sem algum sofrimento físico) a pose prolongada do sujeito diante da câmera, o qual começava, assim, a viver a estranha experiência de se ver tornar objeto (BARTHES, 1984, p.26).

O Renascimento havia criado o indivíduo e o retrato pintado já começara sua objetivação (LE BRETON, 2011), mas a fotografia complexificava este processo e tomava definitivamente o retrato como seu território de ação. Como aponta Benjamin (1996b, p.97), mais que os pintores paisagistas, o advento da fotografia afetou diretamente os retratistas. Após duas décadas de sua invenção, quase todos os pintores de retratos em miniaturas já haviam se transformado em fotógrafos.

Desencadeava-se assim, um movimento importante na representação e auto-representação do ser humano. O índice de real capturado e fixado num suporte físico tornou-se o traço que inquestionavelmente dá testemunho da existência de um corpo, de um rosto, e que afinal representa a existência de um indivíduo. Para Barthes há um poder da fotografia inevitavelmente associado à morte porque ela reproduz infinitamente, "ela repete mecanicamente o que nunca mais poderá se repetir" (BARTHES, 1984, p.13). Portanto, o indivíduo ocidental (ou que a ciência quer tornar

[137] Na seção 3.4, em que concluo este capítulo, discuto o conceito aplicado ao contexto carroceiro.

ocidentalizável) começa a se relacionar com essa espécie de "particular absoluto", a partir da representação de um instante inimitável, fragmentado para sempre da experiência do tempo.

Além dos retratos pessoais, em pouco tempo começam a ser produzidas as fotografias de famílias (construídas a partir da pose do grupo familiar disposto em um cômodo ou em um cenário característico do lar burguês) – forma-se todo o vocabulário de poses, situações e ambientações a serem registrados[138]. Um misto de memória, culto, fetiche, curiosidade, preocupações estéticas e cientificismo perpassam essas imagens que agora podem ser capturadas do mundo real, retiradas do fluxo do tempo e transformadas em pequenas relíquias.

E não irá demorar para que a fotografia comece a ser utilizada para registrar o *outro*, o diferente, presente nas cidades. Assim, bem como a antropologia começava a proceder frente aos povos distantes, verdadeiras tipologias e classificações eram criadas a partir da fotografia e de outras práticas para documentar, registrar e catalogar o criminoso, o louco, e toda sorte de indivíduos desajustados à sociedade burguesa. Como aponta Senra (2009), com o chefe de policia francês André Bertillon, a criminalística cria os primeiros sistemas de identificação: à imagem que fixava o indivíduo de frente e de perfil eram anexados dados antropomórficos, como a medida do crânio e da face. Como aponta Senra (2009):

> Foi nesse momento da história da fotografia, quando só os dois extremos da sociedade eram visados pela imagem – os ricos e os criminosos -, que se constituiu uma estética apropriada para cada um desses dois segmentos: os ricos deviam aparecer em meio a uma profusão de símbolos de poder (cortinados, colunas, mesas, cadeiras decoradas); seu olhar não podia se dirigir à câmera, mas sim contemplar a distância, num gesto de elevação e seu corpo tinha de ser tomado por inteiro. A foto policial e judiciária, por sua vez, buscava sublinhar a "nudez social" do futuro delinqüente, despojando-o de toda a encenação que acrescentava valor ao retrato burguês. Ele era fotografado sem fundo, ou com um painel preto ou branco, a meio corpo ou pelo busto (às vezes o fotografado tinha até os pés nus), de camisa aberta, mangas arregaçadas, encostado na parede com os braços em cruz – o mais direta e cruamente possível. *Se o retrato burguês tinha por objetivo valorizar o*

[138] Como observa Benjamin, esta linguagem simbólica é criada no momento em que a "nova técnica" e a "ascensão burguesa" travam conhecimento uma da outra: "Essas imagens nasceram num espaço em que cada cliente via no fotógrafo, antes de tudo, um técnico da nova escola, e em que cada fotógrafo via no cliente o membro de uma classe ascendente, dotado de uma aura que se refugiava até nas dobras da sobrecasaca ou da gravata *lavalliere*" (BENJAMIN, 1996b, p.99).

> *indivíduo, a sua desindividualização teria começado com a foto policial e judiciária* (SENRA, 2009, p.132). [grifo meu].

Portanto, cria-se de início uma distinção de representação imagética na metrópole. De um lado, nas fotografias de famílias e de indivíduos burgueses há o trabalho de encenação e ambientação que além de representar o poder liga as imagens a uma espécie de sentimentalidade burguesa - o aconchego do lar, a riqueza dos detalhes, o poder patriarcal. Já a imagem que irá ser construída do desajustado social é ela mesma a busca pelo *domínio da diferença*, perseguida a partir de um tratamento objetivo de catalogação e análises comparativas.

O *outro-primitivo*, por sua vez, será tratado da mesma forma científica, contudo, se faz necessária a ambientação[139]: é preciso fazer ver a floresta, as montanhas, as tribos, os deuses cultuados, suas vestimentas, enfim, detalhar a diferença. Como ressalta Clifford (2011), as imagens tornam-se ainda um artifício importante para o discurso científico e ajudam a constituir a autoridade etnográfica: o texto é escrito sob a perspectiva de quem esteve lá, a fotografia é o testemunho inequívoco dessa presença[140].

Assim, ainda que a fotografia guarde em si a complexidade de um "campo cerrado de forças" (BARTHES, 1984)[141], rapidamente ela torna-se dispositivo para produção de identidade. Com ela tenta-se definir o que é o burguês, o índio, o louco. Em poucos anos a imagem torna-se atestado da individualidade. Individualidade capturada e inscrita numa tipologia de variações. Uma individualidade-não-particular, que tem na face sua configuração máxima - como apontam Deleuze e Guattari (1996) o rosto

---

[139] Seguindo, nesse sentido, a tradição de pintores e paisagistas como Eckhout e Debret à época das empreitadas européias do além-mar, como apontam Barbosa e Teodoro da Cunha (2006, p.10-11).

[140] No período em que o ocidente começava a experienciar a era da reprodutibilidade técnica das imagens (BENJAMIN, 1996a) a antropologia se estabelecia enquanto disciplina. Como campos em consolidação, os primeiros anos são marcados por experimentações de método, linguagem e objetivo. Portanto, o que venho destacando é um dos caminhos de representação do indivíduo, que, contudo, teve certa hegemonia em relação a outros percursos. Mas não se pode esquecer que a própria obra de Malinowski marca potencialidades específicas da linguagem para o método antropológico - ver Samain (1995) e Novaes (2005). O surrealismo etnográfico das décadas de 1920 e 1930 – descrito por Clifford (2011) é outro exemplo de desvio desta reta.

[141] Para Barthes, na foto-retrato há o cruzamento e a interferência de quatro imaginários distintos, "aquele que eu me julgo, aquele que eu gostaria que me julgassem, aquele que o fotógrafo me julga e aquele de que ele se serve para exibir sua arte" (BARTHES, 1984, p.27).

materializa, enfim, a grade moderna historicamente construída[142]. Produção da identificação via generalização, o rosto torna-se máscara: "É exatamente essa palavra [máscara] que Calvino emprega para designar aquilo que faz de uma face o produto de uma sociedade e de sua história" (BARTHES, 1984, p.58).

<u>Rostidade; Corpo-continuum.</u> É preciso ressaltar que para Deleuze e Guattari *são determinados agenciamentos de poder* que tem a necessidade de um rosto. O que acontece, nesse jogo duplo entre *significante e subjetividade* é o fim da polivocalidade do corpo, para o surgimento de uma *sobre-codificação* em rosto. O rosto torna-se, assim, a metáfora ideal pois apresenta o *projeto moderno* condensado em um mapa. Ele constitui e é constituído por uma espécie de educação, de disciplina de códigos e apreensões do mundo e do ser humano a partir do recorte. É uma semiótica que tenta se proteger contra qualquer elemento que lhe seja exterior, devendo as expressões estar sob um mesmo grau de traduzibilidade.

Em *Mil Platôs* os autores ressaltam que o rosto é *close* desde seu nascimento, é superfície, não volume - e nesse sentido, é desprendimento do corpo. O rosto não é a cabeça, os autores o consideram como processo: é a *individuação controlada* que pode tomar para si todas as partes do corpo. Objetos podem ser rostificados[143].

O lugar da polivocalidade, ou antes, de uma semiótica polívoca, é o corpo. Nesse mesmo caminho Le Breton (2011) aponta que o último corpo ocidental é anterior à modernidade, aquele localizado na Europa medieval, que ainda não se lançara ao projeto de conhecimento renascentista:

---

[142] Para os autores, o rosto como identidade é negação da alteridade: "Se o rosto é o Cristo, quer dizer o Homem branco médio qualquer, as primeiras desvianças, os primeiros desvios padrão são raciais: o homem amarelo, o homem negro, homens de segunda ou terceira categoria. Eles também serão inscritos no muro, distribuídos pelo buraco. Devem ser cristianizados, isto é, rostificados. O racismo europeu como pretensão do homem branco nunca procedeu por exclusão nem atribuição de alguém designado como Outro: seria antes nas sociedades primitivas que se apreenderia o estrangeiro como um 'outro'. O racismo procede por determinação das variações de desvianças, em função do rosto Homem branco que pretende integrar em ondas cada vez mais excêntricas e retardadas os traços que não são conformes, ora para tolerá-los em determinado lugar e em determinadas condições, em certo gueto, ora para apagá-los no muro que jamais suporta a alteridade (é um judeu, é um árabe, é um negro, é um louco..., etc). Do ponto de vista do racismo, não existe exterior, não existem as pessoas de fora. Só existem pessoas que deveriam ser como nós, e cujo crime é não o serem" (DELEUZE e GUATTARI 1996, p.45-6).

[143] Nesse sentido, a marcação dos corpos dos animais pelo Estado nada mais é do que sua *rostificação*.

> ...o corpo dos regozijos carnavalescos se opõe de maneira radical ao corpo moderno. É um revezamento, o vínculo dos homens entre eles, o sinal da aliança. Não é um corpo separado, e, portanto, a noção de "corpo grotesco" deve evitar os equívocos. O corpo na sociedade medieval, e, *a fortiori*, nas tradições de carnaval, não é distinguido do homem, como o será, ao contrário, o corpo da Modernidade, considerado como fatos de individuação. O que a cultura popular da Idade Média, e do Renascimento, recusa é justamente o princípio de individuação, a separação do cosmos, o alheamento do homem e de seu corpo. O recuo progressivo do riso e das tradições da praça pública marca o advento do corpo moderno como instância separada, como marca de distinção de um homem em relação a outro (LE BRETON, 2011, p.46-47).

Este corpo, bem como os corpos das chamadas sociedades tradicionais, não está particionado do mundo. Está inserido numa concepção holista, é um *continuum*, compartilha de substância com as outras coisas do mundo. Um corpo sempre provisório, que não cabe em si, que se liga à coletividade[144].

3.4 – Imagem e não-identidade

Como minha relação com os carroceiros foi construída em grande medida a partir da produção de imagens fotográficas, a presença da câmera funcionou como situação articuladora de encontros e problematizações específicos. Se num primeiro momento minha autonomia e direção das fotografias eram até certo ponto estáveis progressivamente isso se modificou, chegando a situações em que as linhas de proposição inverteram-se e fui dirigido por eles.

A direção que considero mais interessante foi a demanda por um tipo de imagem específica em que os carroceiros aparecem junto de seus animais. A finalidade dessas

---

[144] São também Deleuze e Guattari que argumentam que a desrostização é a possibilidade que o ocidente tem para resistir ao regime da univocalidade significante-subjetivação. E o mais importante, essa desrostização deve se dar pelo próprio rosto. Os autores não estão propondo uma volta ao corpo-primitivo ideal, não se trata de tentar se passar por outro. "Jamais poderemos refazer em nós uma cabeça e um corpo primitivos, uma cabeça humana, espiritual e sem rosto" (DELEUZE e GUATTARI, 1996, p.54). Assim, "É somente no interior do rosto, do fundo de seu buraco negro e em seu muro branco que os traços de rostidade poderão ser liberados, como os pássaros; não voltar a uma cabeça primitiva, mas inventar as combinações nas quais esses traços se conectam com traços de paisageidade, eles mesmos liberados da paisagem, com traços de picturalidade, de musicalidade, eles mesmos liberados de seus respectivos códigos" (DELEUZE e GUATTARI, 1996, p.58).

fotografias é que sirvam como ferramentas de auxílio para resgate de animais perdidos ou roubados, situação frequente em toda a cidade (ver p. 123-7).

O que as torna mais expressivas é que a maioria dessas fotografias foram realizadas num momento em que a prefeitura e a UFMG efetuavam a marcação de animais e o cadastro municipal de alguns carroceiros ainda não registrados. Assim, a princípio, os meios de *identificação* de animais e humanos estavam sendo feitos: a carteira-documento do carroceiro; a marcação permanente da pele do animal por nitrogênio líquido. Contudo, minha presença com a câmera desencadeou a construção de uma auto-representação criando imagens que quando materializadas no papel fotográfico passaram a ser carregadas nas carteiras dos homens.

Foram selecionadas 15 fotografias dessa série que realizei entre 2011 e 2012. Tais imagens retratam de maneira singular o vínculo que projeta um *outro corpo* na cidade, que além de assumir um ritmo e uma presença diversa daquele maquínico e mecanizado, é uma espécie de *corpo-composto*, uma junção *dinâmica* em que cavalo e homem estabelecem uma simbiose nunca acabada, fonte de potências dinâmicas.

Algo fundamental nessa operação, portanto, foi a instauração do ato fotográfico como processo etnográfico, porque como afirma Omar,

> *Há coisas que só podem ser vistas e produzidas em situação de ato fotográfico, ou seja, através da existência da câmera*. Não que a câmera seja o super-olho construtivo, teorizado na década de 20, mas porque, *ao inserir-se no circuito dela, o fotógrafo passa a desejar de modo diferente*. *Fotografar torna-se uma ação*, um agir em si mesmo e dentro de si mesmo. E, apesar de diferente ao do ato de escrever, com idêntico grau de complexidade (OMAR, 1997, p.30) [grifo meu].

Assim, a relação entre homem e animal nesta situação foi agenciada pelo ato fotográfico que é em si uma outra relação (relação que inventa outra relação).

<u>*Corpo, duração e encontro.*</u> É de se notar que essas fotografias são duplamente marcadas pelo tempo. Primeiramente, existe uma duração que está relacionada à pose. A câmera revela um plano aberto em que os corpos inserem-se no ambiente rotineiro: o chão de terra batida do bota-fora ou de um curral urbano. Todas as imagens são construídas a partir de uma breve interrupção no fluxo de trabalho e chamam atenção por sua diferença em relação à dinâmica urbana. Se os carroceiros estão imersos

cotidianamente na corrente de carros e sinais de trânsito as imagens parecem revelar uma outra temporalidade, também constituinte deste universo.

Mas ainda que a visão panorâmica apresente uma certa homogeneidade de assunto e de ambientação o bloco homem-animal faz mostrar várias possibilidades de *interação entre os corpos* que remetem a experiências vividas cotidianamente. E, nesse sentido, as imagens se relacionam com um outro tempo, constituído por diferentes durações.

Dessa maneira, a temporalidade da imagem-paisagem, necessária para visualização do corpo-composto por completo, é perpassada por uma tensão que reside nesse "objeto" mesmo e em sua complexidade. A cada nova foto surge uma nova forma, que não é humana nem animal, é o bloco conjunto que revela um jogo de massas e agenciamentos, um *corpo continuum* em que o rosto já não tem sentido, sendo sua dimensão e força reduzidas (em algumas imagens este rosto chega a ser invisível, escondido sob um chapéu ou boné). Um corpo presente na metrópole, revelado justamente no momento em que os carroceiros e seus animais estão sendo identificados (*rostificados)* pela municipalidade. Portanto, *mais que desenvolver uma codificação as imagens parecem apontar para uma relação*.

De alguma forma as imagens parecem se aproximar da "teoria das multiplicidades, talvez o tema deleuziano de maior repercussão na antropologia contemporânea" (Viveiros de Castro, 2007, p.97). Como o autor irá apontar:

> Uma multiplicidade é diferente de uma essência; as dimensões que a compõem não são propriedades constitutivas ou critérios de inclusão classificatória. Um dos componentes principais do conceito de multiplicidade é, ao contrário, uma noção de individuação como diferenciação não-taxonômica — um processo de atualização do virtual diverso de uma realização do possível por limitação, e refratário às categorias tipológicas da semelhança, da oposição, da analogia e da identidade. *A multiplicidade é o modo de existência da diferença intensiva pura, 'a irredutível desigualdade que forma a condição do mundo'* (Ibid, p.98) [grifo meu].

Se na marcação não há relação, mas identificação e objetivação, surge uma auto-representação que opera em outros sentidos, que aponta para variadas durações, alianças e tensões que marcam homem e cavalo. Portanto, as imagens produzidas com os carroceiros fazem ver esse corpo marginalizado, que se observado à luz dos modernos (LATOUR, 1994), é um corpo pré-revolução-industrial. Por esse ponto de

vista não há mesmo espaço para o rosto nessas imagens porque elas não operam pela identificação. E nesse sentido, o que a imagem faz ver não são objetos, mas agências.

Portanto, as imagens tangem variações desse corpo-contínuo, criado nos momentos em que a animalidade-imanente do cavalo e a humanidade-imanente do homem tornam-se outra coisa – é a experiência do devir-animal na metrópole, transcendente e real, como descrito por Deleuze e Guattari (1997):

> Os devires-animais não são sonhos nem fantasmas. Eles são perfeitamente reais. Mas de qual realidade se trata? Pois se o devir animal não consiste em se fazer de animal ou imitá-lo é evidente também que o homem não se torna "realmente" animal, como tampouco o animal se torna "realmente" outra coisa. O devir não produz outra coisa senão ele próprio. É uma falsa alternativa que nos faz dizer: ou imitamos, ou somos. O que é real é o próprio devir, o bloco de devir, e não os termos supostamente fixos pelos quais passaria aquele que se torna. O devir pode e deve ser qualificado como devir-animal sem ter um termo que seria o animal que se tornou. O devir-animal do homem é real, sem que seja real o animal que ele se torna; e, simultaneamente, o devir-outro do animal é real sem que esse outro seja real (DELEUZE e GUATTARI, 1997, p.18).

Apresento agora a etnografia da festa que mostra de maneira singular como esse devir-animal é criado, e na conclusão do capítulo faço uma análise final desta criação tomando como base essas duas experiências estéticas (as fotografias e o ritual).

3.5 – Fragmentos de uma festa

Os quadros que se seguem são como fotogramas de uma festa vivida em um fim de semana de junho de 2012. Chamada de *1ª Festa dos Cavaleiros do Casa Branca*, ela foi organizada por e para carroceiros, criadores e admiradores de animais. O evento aconteceu em data próxima de várias outras festas espalhadas na cidade e arredores, realizadas principalmente nas estações da seca, outono e inverno.

Se para Merleau-Ponty o corpo é um "contexto em relação ao mundo", a festa é o mundo numa gradativa transformação, o que automaticamente altera a constituição deste corpo. Para o mesmo filósofo a consciência é o corpo se projetando no mundo. *Projetar-se é um ato de intenção*. E aqui, essa intenção que parte de um contexto (corpo) é também variável à medida que este corpo se modifica.

Na condição de antropólogo e fotógrafo meu relato é uma tentativa de compreender a festa em seus excessos. Eu mesmo entrando no excesso busco tirar dele uma lição de corpo[145].

Quadro 1. Cavalgada.

Alvorada. S.m 1. Crepúsculo matutino; a claridade que precede o romper do Sol; arraiada, dilúculo.

O caminho que nos conduz é tortuoso, cheio de morros, o que não facilita em nada o deslocamento. Descidas e subidas para os carroceiros são obstáculos quase nunca intransponíveis, mas comprometem significativamente o tempo de viagem, o vigor e o bem estar do animal. Estamos perto das sete horas da noite de um sábado, a poucos minutos do pôr do sol. Bebê e eu partimos há meia hora do curral do São Geraldo rumo ao Alvorada, que está há alguns morros de distância, em direção a Sabará. É a primeira viagem de Gaivota, a égua branca que comprou recentemente junto da carroça velha, que acaba de ser reformada e pintada de vermelho e preto. A carroça ainda está dura, o freio ainda não pode ser usado porque não foi ajustado ao trote, mas a ocasião faz disso detalhe. Caminhamos pelo centro de um subúrbio, as lojas estão abertas, as pessoas estão nas ruas, os bares estão cheios. Gaivota ainda "desacostumada de carroça" nos conduz, às vezes não entendendo bem os comandos de um carroceiro jovem, que com a minha presença parece um tanto tímido.

A uma distância de cem metros, vemos então num pequeno cruzamento a aglomeração de carroças, cavalos, crianças, homens e mulheres. À medida que nos aproximamos o burburinho das pessoas é mais nítido e pode ser separado do som alto, que sai da traseira de uma caminhonete. As músicas, incessantes, são a literalização de uma mistura que ali abunda: sertanejo, música pop, funk, forró, guitarrada paraense, pagode, condensados num ritmo alucinante.

[145] Compartilhando, assim, do pensamento de Omar sobre o *ato fotográfico*: "Fotografar não é olhar o mundo através de um buraco de fechadura. Na rua, na praça, no campo aberto, não existem buracos de fechadura; eu quase nunca estou fotografando secretamente. De alguma forma eu estou interagindo, estou interferindo. Na verdade, o fotógrafo é um exibicionista... Fotografar é uma troca, você vê e é visto. *Tomar consciência visual de uma coisa é uma forma de sentir-se visto por ela, uma modificação que ocorre no corpo do sujeito por devolução do objeto do olhar que lhe foi enviado*" (OMAR 2003, p.13). [grifo meu].

Estamos nas imediações do bar do Maradona, ponto de concentração da cavalgada que irá abrir oficialmente as festividades. Ali, desde as primeiras horas da tarde, os participantes vem chegando com seus animais, suas carroças ou motorizados. Uma das pontas do cruzamento, um quarteirão fechado, serve como ponto de aglomeração onde uma churrasqueira assa carne. A rua que a corta, por onde chegamos, se transforma em pista para desfile de cavaleiros, que passam a trote rápido, por entre as pessoas, subindo e descendo. Os comentários sobre cavalo e cavaleiro estão nas bocas e nos olhos de todos, passam pelo trote, saúde, trato e histórico do animal e habilidade do cavaleiro. Na outra ponta do cruzamento, o bar do Maradona aglomera mais pessoas. Uma corda com as pontas presas em uma árvore e num poste serve como suporte para amarração dos animais. Estacionado a alguns metros da entrada está um caminhão com dois ou três cavalos à venda. Um homem com uma coluna de chapéus em cada mão vende entre quinze e trinta reais aquilo que ali é traje quase obrigatório. Chapéus modernos, clássicos, bordados, pintados, uma infinitude de formas e cores, que é contemplada, experimentada e comprada durante todo o tempo.

Os participantes, além dos chapéus, vestem a indumentária completa: botas, botinas, cintos de couro, fivelas imensas (com desenhos de animais, cavaleiros, esporas, chifres), chicote, calça jeans, camisas xadrezas ou a própria camisa da festa, que é vermelha com um decalque de quatro cavaleiros e seus animais. O número de homens é maior, mas é a primeira vez que vejo tantas mulheres nesse ambiente masculinizado que é o da criação, trato e trabalho com animal.

A concentração, marcada para sair às 17h, já atrasada em mais de duas horas, está em seu ápice. Finalmente, Léo, um dos organizadores da festa, faz o chamado, que em poucos minutos corre de boca em boca: na ponta da frente a caminhonete com som abrirá o caminho, seguido pelas carroças e charretes (veículos de luxo para passeio), e logo depois pelos homens montados em seus animais. Por último, o caminhão fecha a cavalgada, com sua buzina ensurdecedora, que será acionada de tempos em tempos. Rapidamente todos estão a postos.

Inversão e transformação. Começa a cavalgada que parte rumo ao campo do União. As ruas são tomadas por animais conduzidos com euforia, gritos e buzinas. De tempos em tempos, uns dos carroceiros se levantam transformando a carroça em pista de dança momentânea. As músicas são cantadas em coro, acompanhadas de brincadeiras

incessantes. “Isso aqui é *máquina*, ninguém compra de mim essa égua, não”, “Vamos, *cara de égua*, que essa sua mula véia não anda!”, “*Toca*, lixo, *toca* essa porra, Rubinho!”, “Ah, *ferramenta*!”, “*Confere*, Cristiano, *confere*, vão bora, porra!”.

Os caminhos por que passamos são tomados por completo. Alguns poucos cavaleiros tentam organizar a marcha, reduzindo a ocupação generalizada das ruas em duas fileiras. Mas não há como conter, não há espaço para carros, o desfile tem que passar. *É dia de inversão*, se a cidade insiste em não comportá-los, hoje ela deve se render.

Mulheres e moças que param para ver a algazarra ouvem elogios e cantadas, são convidadas a entrar na festa, andar de carroça, montar no animal. A timidez de Bebê foi deixada em algum copo de cerveja vazio da concentração. Grita, canta, se diverte. As palavras e brincadeiras giram em torno da força, do sexo, de sentimentos apaixonados. Sua égua não é mais Gaivota, agora é Cocaína: “Você nunca grita o nome do animal. O nome do animal você grita na hora que tiver trabalhando. Quando eu tô de rolé, ele já sabe que tô zuando. Procê ver... um cara tinha uma égua aqui, que quando ele *trabalhava* com ela era de um jeito, quando ele *montava* nela, ela transformava: ‘Agora é pra gandaia, agora é eu em cima de você’, e gritava: ‘vão transformar vagabunda!”, e ela ficava doidinha, pulando sozinha na carroça. Ela já sabia o que ele queria”. *Hoje é dia de transformação.*

O próprio nome da festa indica uma alteração fundamental que conduz todo o ritual: hoje é festa de *cavaleiros* - esteja ele montado em seu animal, com carroça, ou em sua motocicleta. Essa condição os torna um grupo coeso e forte, que desfila nas ruas.

O cavaleiro, arquétipo de herói, doma seu animal igualmente forte e corajoso. Quanto mais forte e mais difícil de ser domado, melhor. E dessa forma, do animal mais magro ao mais *parrudo*, do mais bem cuidado ao mais doente, do mais novo ao mais velho, todos os cavalos se tornam feras, *máquinas*, *ferramentas*, *quartos-de-milha*. Hoje eles são os melhores cavalos do mundo, bem como seus cavaleiros. As chicotadas surgem a todo momento, os animais tem que correr, pular. É dia de malabarismos.

A *inversão* se dá de maneira não menos agressiva. A rotina na cidade transforma a circulação dos carroceiros em resistência limitada. Normalmente as ruas não são para eles, a pista da direita é a única via tolerada. O atropelo por parte dos automóveis muitas vezes parece não se concretizar por mera formalidade jurídico-formal. Os

bota-fora, criados originalmente para os carroceiros, a cada dia são invadidos por mais e mais carros, massacrando a dinâmica do ofício. Por isso a inversão é deliberada. Hoje a bagunça é ocupação de uma cidade que é também deles. Os únicos carros permitidos são aqueles que estão a seu serviço e que ironicamente são os que abrem e fecham a cavalgada.

Por fim, a transformação e inversão se amalgamam no suposto desdém à cidade. A cavalgada funciona toda como uma *experiência de grupo*: os que estão ali, estão interessados, concentrados e interagindo com os seus pares. Se há interação com a rua, ela acontece quase como que uma condescendência. Assim, a cavalgada é uma massa intransponível, barulhenta e visualmente gritante, que apresenta uma interação interna tão excitada e penetrante que os que estão de fora... estão de fora. A cavalgada inverte a relação com a cidade e seus moradores, agora são eles que estão sujeitos às artimanhas e vontades dos cavaleiros.

As relações de força que estão em jogo – seja cavaleiro-animal, cavaleiro-cavaleiro, cavaleiro-dama, cavaleiro-os-de-fora - são relações de poder (e, correndo o risco de ser redundante, poder sexualizado). *Égua*, *piranha*, *potranca*, *vagabunda*, tornam-se adjetivos com os quais os animais são chamados de maneira agressivamente feliz. Aqui, o universo carroceiro tangencia o tauromaquínico, e atinge o patamar erótico e de potência anunciado por Leiris:

> Analisada sob o ângulo das relações que mantém notadamente com a atividade erótica, a arte tauromáquina assumirá, bem se presume, o aspecto de um desses fatos reveladores que esclarecem partes obscuras de nós mesmos, na medida em que agem por uma espécie de simpatia ou semelhança, e cuja força emotiva deriva de serem espelhos que guardam, já objetivada e como prefigurada, a imagem mesma de nossa emoção (LEIRIS, 2001, p.15).

Quadro 2. Sábado

Rodeio. S.m. 1. Rodeamento. 2. Volta em redor de alguma coisa; giro. 3. Exposição, oral ou escrita, na qual se ladeia um assunto, sem abordá-lo diretamente; perífrase, circunlóquio. 4. Meio indireto para se obter um fim. 5. Desculpa, subterfúgio, evasiva. 6. Bras., NE. Ato de ajuntar o gado para marcá-lo, ou para curativos. 7. Bras. RS. Ajuntar o gado em determinado lugar do campo.

“Ah, piranha, desembola esse trem aí, sô! Ó o *Quarto-de-milha*, aê! Ô *máquina*, faz a curva aí pra todo mundo ver! Olha, Zé, olha o trem morto que eu comprei na mão do seu pai aquele dia! Olha como o bicho anda!”. Como que acompanhando os gritos de Bebê a máquina fotográfica dança na minha mão. Impossível registrar qualquer coisa. O primeiro tranco da carroça é a saída da rua para o campo descampado da festa. O som alto e os fogos de artifício nos recebem efusivamente. Aos gritos Bebê estimula Cocaína a correr cada vez mais. Passamos por um grande retângulo delimitado por cordas a meio metro de altura do chão. Postes improvisados iluminam a área. Ao passar pelo primeiro, em velocidade cada vez mais alta, nos deparamos com outro retângulo, onde alguns cavalos já estão descansando. Bebê estimula ainda mais a égua e com a carroça dá duas, três voltas em círculo dentro do retângulo. O chão de terra batida suspende a areia fina como resposta. Chegamos ao campo do União.

O espaço está quase que completamente tomado pelos dois retângulos. Às costas dos retângulos o morro segue, com sua vegetação entremeada por erosões. Já à sua frente, o terreno plano dá espaço para sete ou oito barraquinhas, que vendem churrasquinho, caldos, salgados e bebidas. Ao lado, um caminhão, cuja carroceria faz as vezes de palco, com iluminação e caixas de som. De tempos em tempos uma voz anuncia as atrações da noite. A festa ocupa todo o platô, de onde se enxerga parte da cidade.

A festa, já cheia, começa oficialmente com as grandes estrelas da noite que acabam de chegar. As pessoas aglomeram-se nas cordas que delimitam e separam os dois retângulos do resto do campo. Alguns cavaleiros desmontam do animal, os carroceiros estacionam suas carroças.

O segundo retângulo é a área reservada para os animais descansarem. E rapidamente o primeiro retângulo começa a ser ocupado por cavaleiros excitados, que se esforçam para que seu cavalos corram e contornem a área dezenas de vezes. O fluxo é incessante. No segundo retângulo, enquanto carroceiros instalam uma churrasqueira, alguns cavaleiros começam a trocar de cavalos, e em direção ao primeiro retângulo trotam, marcham, entram no frenesi ali instaurado. Aos poucos, conhecidos que não estavam na cavalgada, ou aqueles menos tímidos, transpassam as cordas que demarcam a área e pedem por uma volta ou um retrato com os animais.

Existem duas festas. A que está dentro do retângulo e a que está fora. Por parte dos cavaleiros, poucos transpassam as cordas, a não ser para comprar comida e bebida, sua circulação na área externa é reduzida.

Já são quase nove horas. No palco, o carroceiro Pinha, "puxador" oficial da festa, finalmente anuncia a grande atração da noite, o desfile *country* para eleição da criança e da moça mais bonita da festa que ganharão cada uma o título de garota amazona. A festa então sofre uma transformação. O primeiro retângulo é esvaziado, e de repente, surgem três mulheres cavalgando. Uma delas leva consigo a bandeira de Minas Gerais, as outras duas uma bandeira dos times de futebol Cruzeiro e Atlético (dali a alguns instantes a bandeira de Minas será trocada pelo escudo do América). Uma pequena aglomeração contorna o retângulo, na expectativa do desfile. As mulheres dão algumas voltas com seus animais em marcha no retângulo e então param, de frente para o público. Do som, uma voz feminina canta em inglês uma música *country*. Pinha começa a anunciar as candidatas. Surge uma garota de 5 anos que faz do espaço entre as cavaleiras e a corda que separa o público uma pista de desfile. Percorre todo um lado do retângulo, volta e pára ao lado das cavaleiras. A próxima é uma garota de 7 anos que segue o ritual. Na sequência entra uma menina de 9, e assim, a idade das concorrentes cresce, passando dos 20 anos. Ao todo são doze garotas que concorrem a algumas vagas para a final, que será realizada no domingo. Cada uma representa um bairro da Regional Leste, São Geraldo, União, Casa Branca, Pompéia, até a cidade de Sabará. O público segue concentrado, acompanhando com palmas e fazendo análises das candidatas.

Nesse momento, se alguma pessoa dirigir o olhar para o segundo retângulo verá que a montaria, a bebedeira, os gritos, a festa continua. A maioria dos cavaleiros continua auto-entretida, assim como um público cativo que permanece atento aos animais.

Chega a hora da votação, mas o desfile parece ir aos poucos perdendo força, o público vai se dispersando, e as barraquinhas e o segundo retângulo se enchem. Como a votação não é muito eficaz, Pinha chama o público e as candidatas para perto do palco, numa tentativa de animação. Com menos entusiastas, cinco candidatas são selecionadas, com idades entre 5 e 27 anos.

Dali por diante os retângulos voltam a ser dos cavaleiros e seu cavalos. Nos grupos de conversa o assunto de criação, trato e negócios de animais é a tônica da noite. Os

cavaleiros, cada vez mais bêbados, aumentam na mesma medida suas estripulias com os animais. No segundo retângulo, um dos homens surge com uma caminhonete, aparelhada com o som que animará a segunda festa. A festa dentro da festa ganha mais força, cavaleiros e animais permanecem juntos. Uma das carroças vira depósito das garrafas de cerveja e carne a serem consumidas. Em meio aos trotes, uns dançam com os outros. As brincadeiras vão se tornando erotizadas e de tempos em tempos um dos cavaleiros é pego como se fosse sodomizado por seu par.

O primeiro dia de festa segue assim até 3h, 4h da manhã. Hoje o mundo é uma festa.

Quadro 3. Domingo

> *Fusão*. S.m. 1. Ato ou efeito de fundir ou fundir-se; derretimento pela ação do calor. 2. Mistura, liga. 3. Aliança, união. 4. Associação, sociedade. 5. Amalgamação (...) 7. Fís. Nucl. Reação nuclear em que os núcleos leves reagem para formar outro mais pesado. Com grande desprendimento de energia na reação, parte da massa dos núcleos reagentes se transforma em energia, e por isso a massa resultante é menor que a soma das massas dos reagentes. Como fonte de energia as fusões nucleares tem papel importante, se não fundamental.

O chão é como um espelho, sua cor clara reluz o sol nos olhos das gentes. É junho, o céu esta limpo, o frio noturno é substituído por um grande sol. Ao invés das jaquetas, gotas de suor nos rostos. Os casos da noite anterior são contados às gargalhadas. Alguns seguiram para casa conduzidos por seus animais, já desmaiados. Um outro caiu da carroça enquanto voltava. Há aqueles que nem lembram que houve volta.

Às dez da manhã tudo começa novamente. Do caminhão-palco as músicas continuam jorrando, com pausas apenas para os anúncios das atrações do dia. As configurações dos retângulos continuam as mesmas. O carro de som e a churrasqueira do segundo espaço continuam conduzindo a segunda festa. Mas hoje alguns cavaleiros bebem um pouco menos, os cavalos são poupados, seus donos não permitem que eles dêem tantas voltas com o público. É dia de provas e muitos deles irão competir.

Às duas horas da tarde começa o concurso de marcha. Juízes e público param para observar os cavalos que por algum tempo contornam juntos o primeiro retângulo. A competição é dividida pelo sexo e pela espécie dos animais. Três juízes acompanham a movimentação, avaliam estilo, elegância e outros quesitos. O foco principal são os animais, que são julgados simultaneamente. Homens e mulheres são como ferramentas que mantém a marcha e a direção dos animais. À medida que a prova acontece os cavalos são eliminados até sobrarem cinco na pista. Apenas cavaleiros e juízes se comunicam naquela que é a última avaliação da prova. Apesar dos palpites que circulam a classificação final só será anunciada no fim da festa. A primeira competição acaba e o primeiro retângulo é novamente ocupado pelas marchas e trotes de animais.

E eis que anuncia-se as provas funcionais que marcam o ápice da festa. Nelas, cavaleiros e cavalos devem percorrer no menor tempo um trajeto construído com obstáculos. Dividida em duas categorias, o que varia é o tipo de barreira a ser contornada: tambores e varetas. As regras da competição são simples e não há diferenciação quanto aos animais. Homens de todas as idades podem competir, mas naturalmente surge um limite etário já que a violência do trote demanda um esforço físico grande por parte do cavaleiro. Nenhuma mulher compete.

Público e cavaleiros concentram-se em volta do retângulo principal. É chegado o momento decisivo, agora ficará claro quem é bom cavaleiro e qual é o bom animal. O primeiro competidor, um jovem de não mais de quinze anos parte num estouro, contorna os tambores, nacos de terras começam a voar, atingem a platéia que alvoroçada acompanha tudo. Em poucos segundos conclui o trajeto. O segundo retângulo agora vira a ante-sala do palco principal. Ali os próximos competidores se concentram, preparam seus cavalos, conversam e tocam neles. O percurso, montado em diagonal, ocupa dois vértices da primeira área. A velocidade de corrida é tão grande, que é necessário que o cavalo percorra ainda uns bons metros do segundo retângulo para conseguir parar de vez. A platéia, num misto de excitação e apreensão, ora silencia, ora grita e aplaude.

Em pouco tempo está claro, os bons competidores são aqueles que melhor administram o comprometimento entre os corpos. Nos poucos segundos de apresentação o que conta é a destreza deste corpo terceiro, que percorre o retângulo

em diagonal, contornando os obstáculos, alcançando ângulos inimagináveis, movimentos de uma dança feroz. Não há público, não há nada além do trajeto a ser percorrido, com precisão milimétrica. O menor tempo e a maior precisão. A prova é assim, magia: a possibilidade momentânea de finalmente se romper a barreira da divisão. Durante aqueles segundos o que conta é o corpo-todo, que explode nas pernas dos cavalos e na concentração dos cavaleiros. Um é perna, outro é olho, um é força, outro exatidão. O erro de um é o fim para o outro. Esbarrar na vareta, fazer uma curva demasiado longa, e a prova termina. Público e cavaleiros, atentos, vão se esbaldando com as conquistas e vexames.

As provas seguem até a noite, quando o frio volta. Entre uma e outra, acontecem atividades recreativas, como a rifa de um potro e a caça ao porco, onde crianças e mulheres se divertem. No segundo retângulo a baixa temperatura parece não chegar. Churrasco, música, dança, cerveja e cachaça entre animais e carroças esquentam a noite. Homens se abraçam, se pegam e se brincam, em tons cada vez mais erotizados. Homens abraçam e pegam nos animais em tons cada vez mais erotizados. Algumas cavaleiras ainda andam de cavalos, se exibindo. Os cavaleiros, em sua maioria tímidos, tecem comentários sobre elas, mas poucos se aproximam.

Quadro 4. O som e a fúria - um panorama

"The Days Run Away Like Wild Horses Over the Hills" (Bukowski)

Enxergar. V. t. d. 1. Ver a custo; entrever, divisar. 2. Descortinar, avistar. 3. Notar, perceber, observar. 4. Pressentir, adivinhar. 5. Fam. Entender de (um assunto). 6. Fam. Julgar ou considerar. T. d. e i. 7. Pressentir, adivinhar.

A maioria das festas dos carroceiros é organizada por eles mesmos ou por alguém ligado ao universo da criação. Esta festa foi realizada por Léo e Adriana, casal dono de uma casa de venda de produtos veterinários no São Geraldo. O próprio casal cria animais aos moldes carroceiros, em terrenos e lotes em Casa Branca. Foi a primeira festa que promoveram já com o intuito de torná-la anual.

As festas geralmente duram dois ou três dias, entre sexta-feira e domingo. Começam com as cavalgadas, tem seu ápice nas provas e não terminam enquanto o estado de exaustão dos participantes não tenha chegado ao limite. Desde Durkheim (2000)

muito já se falou sobre a *festa*, a importância de morrer e renascer nela mesma para que a marcha contínua dos dias seja renovada. Nesse sentido, a festa dos carroceiros também é "um ato coletivo extra-ordinário, extratemporal e extra-lógico" (PEREZ, 2011, s/pg), que "apesar ou por causa das transgressões, são reafirmadas as crenças grupais e as regras que tornam possível a vida em sociedade (AMARAL, s/d, s/pg)". Se aqui não é diferente, a festa dos carroceiros é também a possibilidade de extremar o vínculo humano-animal vivido diariamente[146]. Um processo que é gradual, no qual cada etapa do rito é uma camada, que se sobrepõe a outra, como fases de uma alquimia. Ora homem, ora animal, está sobre o jugo do outro, num processo que culmina na adesão espasmódica de ambos.

A festa é, assim, o momento em que o virtual tange o real, ou como diria Leiris é "onde o homem tangencia o mundo e a si mesmo" (2001, p.11). E tudo começa com a *transformação* dos que dela participam[147]. A concentração que prenuncia a cavalgada, que conduzirá à festa é o momento primeiro da metamorfose. É ali, ao som de suas músicas[148], com o asfalto invadido por animais, com os trajes e o linguajar específicos, que ela acontece: todos se tornam cavaleiros, heróis de um mundo que ganha forma e força, disperso e vislumbrado no dia-a-dia. Os animais mudam de nome, os cavaleiros de postura, todos estão superlativizados. A prótese-carroça é deixada em casa e aqueles que não a abandonam tem modos absolutamente diferentes do ordinário.

A violência torna-se combustível para operar a transformação: alvejar o animal com esporadas, chicotadas e gritos; alvejar os companheiros com gracejos "animalizantes" e sexuais; alvejar as mulheres com pedidos e convites sexuais. Portanto, "os atos e gestos excessivos da festa, sua atmosfera sacrificial são geradores de desordem, sim, de tumulto, sim, de violência, sim, mas de uma natureza particular, aquela que gera a

[146] Pode-se traçar novamente um paralelo com a análise de Lawrence, a respeito dos rodeios e os cowboys norte-americanos: "Rodeo picks up on the main themes from the work of the cowboy, identifies and magnifies them, and makes them explicit through patterned performances, almost all of which involve interactions with horses" (LAWRENCE, 2005, p.211).

[147] Como ressalta PEREZ (2011) a desordem da festa tem toda uma regra que a conduz: "A desordem que a festa instaura é produzida pela transgressão das normas vigentes, o que não significa, no entanto, ausência de ordem. Pelo contrário, a festa tem toda uma etiqueta própria que deve ser seguida, seu elemento diferenciador é o princípio da inversão, do excesso" (PEREZ 2011, s/pg).

[148] Canções que evocam um universo rural distante, que narram histórias heróicas e romances. Outras, menos pomposas, exaltam a liberdade, a diversão e a erotização.

comunhão pelo aniquilamento, pelo esgotamento, pela efervescência das paixões. A desordem festiva, o tumulto festivo, a violência festiva são criadores, são fundadores" (PEREZ, 2011, s/pg).

Instiga-se, assim, a fúria para que ela possa ser domada. O animal, seu maior companheiro, torna-se rival a ser vencido. Os cavalos correspondem às expectativas, instaurando um ciclo de competição constante[149]. Do alto de seus cavalos e carroças os grandes heróis tornam-se aqueles que domam as feras, fazendo das bestas suas leais companheiras. Tudo isso em meio à cidade, que atônita, só pode assistir.

Mas durante a cavalgada gradativamente a intensidade combativa de ambos diminui. O animal não pode correr demais porque o caminho é longo e cheio de morros. A explosão do início dá lugar à costumeira interação preocupada e interessada dos homens. Os morros mais íngremes são evitados e o trote mais calmo vira regra.

A chegada da cavalgada ao descampado marca outra transição e a euforia é retomada. Homem e animal são a atração principal da festa que é armada para recebê-los. Mais do que isso, a festa são eles. Automaticamente, todos os participantes que já estavam ali tornam-se público e os dois retângulos são de fato um grande palco. A exibição é constante. Como artistas, muitos ficam atrás do palco, confraternizando, conversando sobre animais. Ali é a coxia do palco, permitida simbolicamente aos cavaleiros e seus comparsas. As barraquinhas são todas armadas de frente para o retângulo, de costas para a cidade, que faz paisagem. O espaço para circulação de pessoas é menor do que o destinado aos retângulos.

A chegada, em si um espetáculo, é seguida pela 'apresentação' de cavaleiro e cavalo. O assédio é grande, todos querem fotografá-los, admirá-los, andar com eles. Contudo, curiosidade e admiração neste momento estão voltadas principalmente para os animais. São eles os grandes requisitados da noite e da manhã de domingo. Como

---

[149] Novamente a análise de Lawrence é produtiva: "The balance between the amount of control over the horse that the rider demonstrates and the amount of wildness and rebellion or tameness and obedience that the horse displays varies with each event, and both control and wildness are determinants of the contestant's success or failure. (...) Thus there is a sudden and intense human-animal contest in which a person opposes the brute strength of the horse with his own type weapons—whip, spur, and bit, the instruments of culture—because he is inferior to the animal in physical strength and power (2005, p. 212).

diria Olavo, alguns dias depois, “Meu cavalo estava igual jumento de festa, não parava um segundo”.

Portanto, a dinâmica da festa é construída entre a síntese e a disjunção, e guarda em si uma alternância de agências e protagonismo entre homem e animal. O início da cavalgada exalta o domínio do cavaleiro, que enlevado estimula a sanha *selvagem* de seu animal. Se o caminho e o percurso tendem a nivelar novamente os agentes, a chegada à festa transforma e inverte a primeira relação, trazendo à tona a superioridade animal. Rapidamente o cavaleiro se torna um simples proprietário, a quem será solicitado os passeios, as fotos, e as perguntas curiosas. Esse contínuo crescimento simbólico do animal culmina, no segundo dia, na prova de marcha, quando o homem é um instrumento para apresentação do animal.

E, finalmente, chega-se ao clímax da festa: as provas de obstáculos, que exigem um *comprometimento de corpos*. Aqui, geralmente o erro é proveniente da não afinação entre os dois agentes. É necessário que a potência física de um e o esmero e habilidade do outro estejam numa sintonia profunda para que o percurso seja percorrido no menor tempo possível, no maior apuro possível. Como um gozo, a prova dura 15, 20 segundos. Mas os 20 segundos são a chance da perfeição, a chance de ser um só. A dança que nasce na força, no estouro, é um misto de poder, energia e precisão só possível no desenvolvimento deste corpo-composto. A festa opera a gradação e materialização de uma (di)fusão que chega a um nível impossível de ser concretizado no dia a dia. Realiza, assim, algo só tangível na festa. Como aponta Amaral:

> ... como a característica básica de toda mediação é ser engendrada pelo mito e conciliar o inconciliável, pode-se dizer que a festa é uma das vias privilegiadas no estabelecimento de mediações da humanidade. Ela busca recuperar a imanência entre criador e criaturas, natureza e cultura, tempo e eternidade, vida e morte, ser e não ser. A presença da música, alimentação, dança, mitos e máscaras atesta com veemência esta proposição. A festa é ainda mediadora entre os anseios individuais e os coletivos, mito e história, fantasia e realidade, passado e presente, presente e futuro, nós e os outros, por isso mesmo revelando e exaltando as contradições impostas à vida humana pela dicotomia natureza e cultura, mediando ainda, em outros planos, os encontros culturais, absorvendo, digerindo e construindo pontes entre os opostos tidos como inconciliáveis. (AMARAL, s/d, s/pg):

O processo instaurado pela festa dos carroceiros cria dialeticamente uma forma de relação extremamente perigosa que se não subjuga o homem ao animal, concretiza a igualdade de ambos[150]. Ou seja, a sujeição e a imposição pode vir de todas as partes. Nesse momento *a potência inventa (e é inventada) instantaneamente a fragilidade.* O cavalo que numa curva mal feita pode quebrar a *mão* ou o *pé*[*], o homem que por um descuido pode machucar seu animal, ou que pode cair e se machucar seriamente. O erro ou a má intenção de um pode ser fatal para o outro. Novamente aqui, a imagem que Leiris constrói a respeito da tauromaquia é precisa para descrever estes poucos segundos vividos pelos cavaleiros, em que:

> ... essa dinâmica empolgante, que faz com que todo momento em que nos sentimos enfim num ápice e em harmonia conosco e com a natureza ao redor revista-se do aspecto de uma espécie de tangência, isto é, de um breve paroxismo, que não dura mais que um relâmpago e que deve seu fulgor ao fato de estar na *encruzilhada de uma união e de uma separação, de uma acumulação e de uma dissipação*, como Deus de Nicolau de Cusa, *absoluto na medida em que abrange o conjunto de todas as linhas e seus desvios ao mesmo tempo em que se desfibra nelas* (LEIRIS, 2001: 12-3).

Assim, o estouro é devir-animal. Depois disso, o corpo-todo se esvai.

3.6 – *Afectos, devir-animal, síntese disjuntiva, potência centauro*

A proposição final deste capítulo é pensar as duas situações descritas à luz de alguns conceitos teóricos. Em relação às imagens que precedem o capítulo, o objetivo não é me estender em uma análise descritivo-semiológica, o que a meu ver, seria retirar delas o que tem de mais potente, ou seja, aquilo que deixam transparecer da relação[151] por meio de sua própria linguagem. Nesse sentido, as fotografias que abrem o capítulo são, por si só, mais um dos registros e apreensões sobre a *potência centauro.*

---

[150] Cabe aqui tomar uma citação que Viveiros de Castro (2007) faz de Zourabichvili, em seu Le vocabulaire de Deleuze (...): "O corolário desta síntese imediata do múltiplo é o desdobrar de todas as coisas sobre um plano comum de igualdade: 'comum' aqui não tem o sentido de uma identidade genérica, mas de uma comunicação transversal e sem hierarquia entre seres que simplesmente diferem. A medida (ou hierarquia) muda igualmente de sentido: ela não é mais a medida externa dos seres em relação a um padrão, mas a medida interior a cada ser em sua relação com seus próprios limites" (VIVEIROS DE CASTRO, 2007, p.82-3).

[*] Termo utilizado pelos carroceiros que designam as patas anteriores e posteriores, respectivamente.

[151] Relação aqui, duplamente evocada, tanto no que diz respeito à relação homem-animal como à relação construída a partir da câmera fotográfica (antropólogo), carroceiro e animal.

Assim, esta é uma análise final do processo iniciado na descrição do dia-a-dia do carroceiro, passando pela constituição do animal e produção de nomes, para finalmente chegar àquilo que chamei de idealização e atualização máximas da aliança homem-animal. Para isso, proponho uma aproximação a uma perspectiva antropológica contemporânea – originariamente produzida a partir dos materiais melanésios e ameríndios – que lança mão, ou se aproxima, intencionalmente ou não, de certos conceitos filosóficos – notadamente desenvolvidos por Deleuze (e Guattari) – para pensar a questão das relações sociais.

Para Viveiros de Castro há uma certa "estética conceitual contemporânea", de forte viés deleuziano, que privilegia e se atenta para

> o diferencial em detrimento do unitário-inteiro e do combinatório, as multiplicidades planas ali onde se valorizavam as totalidades hierárquicas, a conexão transcategorial de elementos heterogêneos mais que a correspondência entre séries internamente homogêneas, a continuidade (ondulatória ou topológica) das forças antes que a descontinuidade (corpuscular ou geométrica) das formas (VIVEIROS DE CASTRO, 2007, p.95).

Se assim for, parece-me inevitável a referência a conceitos e propostas trabalhados por Deleuze para se pensar um universo em que ser humano e animal estabelecem relações específicas, complexas e em variados momentos distantes de "totalidades hierárquicas". Como já ressaltado, minha intenção não é posicionar os carroceiros sob uma cosmologia diversa da ocidental, nem retratar como horizontal a relação que criam com seus parceiros animais. Contudo, seu universo não se estabelece estritamente sob o viés hierarquizante estabelecido já no século IV A.C, pela então nascente lógica filosófica:

> Reasoning ability, the possession of logos and judgment, became the criteria through which relative evaluation of kinds was made. Women were fixed as inferior to men, but superior to slaves, just as slaves were inferior to women, but superior to animals, just as animals were inferior to slaves but superior to inanimate tools (duBOIS, 1991, p.152).

Assim, se a fórmula canônica homem > animal existe desde então em um Ocidente, no universo carroceiro, se ela está presente, é como mais um tipo de idealização, que faz assim, um eixo virtual gradativo com a horizontalidade:

Homem > Animal---------- Animal - Homem

Portanto, acredito que de modo geral a *hierarquia* se mantém no universo carroceiro como uma presença virtual[152], *situacionalmente acionada* na práxis. Contudo, sua não constância no nível da ação estabelece uma diferença em relação à cosmologia ocidental. Como procurei mostrar, a volição animal é elemento constante na relação diária (e termo constituinte da *personalidade* animal*)* e irá determinar ações e, mais importante, condução de ações do corpo-conjunto - o que faz com que até certo ponto, a subordinação ao animal se torne frequente, e sua negação seja prejudicial para a própria relação, que irá operar por uma afinação débil, além de ser contra-producente, isto é, o serviço se realizará de modo inferior.

A superioridade humana tem dois modos de atualização mais nítida, a primeira – e contundente – diz respeito ao ato primeiro da imposição do trabalho ao animal, e a segunda se dá nos atos de violência. Contudo, no primeiro caso o homem está sujeito à recusa do cavalo em fazer carregamento – e o animal passará assim a ser de montaria, ou nos casos extremos permanecerá como *animal selvagem;* e no segundo caso, a violência é o mecanismo último para impor uma superioridade até então frustrada – e note-se, frustrada porque não *real*izada. É de se notar ainda que esta é uma superioridade que não está localizada exatamente na lógica do escalonamento da razão. Antes, é a tentativa de imposição de uma superioridade física – que se vale de ferramentas, tendo em vista que a *superioridade corporal* está do lado animal. Assim, parece que o que acontece no universo carroceiro difere em alguma medida do legado lógico-ocidental construído no momento da passagem do *pensamento mitológico* para o *pensamento filosófico*:

> Thus, the project of this philosophy, from its earliest expression in Plato and Aristotle, was from its beginnings centered on questions of hierarchy, *of mind over body,* man over women, "human" over foreigner, over slave. The model of dominance, with its concomitant dualism, as a description of natural relationships in all cases, survived as a defining structure in post-Platonic and post-Aristotelian discourse. The great chain of being fixed relations of superiority and dominance as a basis of philosophical intercourse (duBOIS 1991, p.152). [grifo meu].

[152] Colocado nesses termos é quase como a versão negativa da idealização da *potência centauro*.

Ao construir uma relação que tem uma dimensão corporal tão significativa o carroceiro redefine a *diferença categorial*[153], não em termos de superioridade-inferioridade racional, mas sob o viés da potência de ação em determinada situação. O universo carroceiro permite, portanto, vislumbrar uma horizontalidade na relação humano-animal que em momentos epifânicos é atualizada - de maneira mais explícita no ritual ou em algumas situações, como a surgida na produção fotográfica. Desde a doma, ou seja, desde o nascimento da relação, há indícios dessa interferência e (dis)junção de agências animais e humanas: intenção, volição, personalidade, espírito, corpo, são tanto características de um como de outro e o modo pelo qual os agentes lidam com tais elementos estabelece ele mesmo o *socius*.

Mas aqui os atributos são próprios a cada um. É por ser um encontro entre um cavalo e um homem que a relação é positiva. Assim, a *socialidade* construída não é concebida sobre a lógica do pensamento filosófico (hierarquizante e escalonado), nem do pensamento mítico (analógico e polarizante). Ou seja, o animal não tem mais ou menos volição ou personalidade que o humano, nem tampouco o cavalo está para o porco, assim como o homem está para a mulher. A horizontalidade é produzida porque fundada na alteridade – a diferença dos termos produz o social. Nesse sentido, inclusive, a força animal e a razão humana são diferenças necessárias e qualidades específicas para efetuação do encontro ideal.

Isto resulta em dois aspectos que a etnologia ameríndia também já ensinou: cada um dos agentes é dotado de ponto de vista e poder de agência empírico-virtual; e consequentemente, a relação desencadeia a *afectação* dos agentes. São Deleuze e Guattari que afirmam, os *afectos* são devires:

> Às relações que compõem um indivíduo, que o decompõem ou o modificam, correspondem intensidades que o afetam, aumentando ou diminuindo sua potência de agir, vindo das partes exteriores ou de suas próprias partes. Os afectos são devires (DELEUZE e GUATTARI, 1997, p.42).

[153] A redefinição se dá também no terreno de mais um corolário ocidental já que o termo *parceiro* – que determina o pareamento de *agentes* – é referente principalmente à *relação de produção*. Diferentemente do que se estabeleceu após a revolução industrial, o animal é mantido na relação social de produção *por ser* portador da alteridade necessária para a realização do trabalho. Como apontei no capítulo 2, no caso dos carroceiros ocorre uma relação mais próxima àquela construída entre seres humanos e animais nas sociedades caçadoras-coletoras e nômades-pastoreiras.

Assim, a relação é criada nessa interpolação de afectos, de linhas que variam de intensidade e direção, determinada por *situações*. Afetar e ser afetado é condição para que a dinâmica do dia-a-dia – trato, serviço, linguagem compartilhada – aconteça: ao realizar uma viagem, o carroceiro pode determinar o ponto de origem e o ponto de chegada mas o ritmo e o trajeto podem ser definidos pelo animal; a música que todo carroceiro emite ao entoar o nome do animal e outros sons é como um motor conectado ao animal e suas variações também determinam ritmos de marcha.

E voltando às situações expostas neste capítulo, a imagem que abre a série das foto-identidades (p.123), para me ater a um exemplo, é a materialização dessas linhas que produzem um terceiro corpo (a sombra no chão é o indício nítido e marcante). O corpo-cavalo *afecta* o corpo-homem (e vice-versa), desmancha a categorização exata e transcende a catalogação requerida pela municipalidade. O último resquício de *humanidade unívoca*, um rosto pequeno, é envolto pela sombra. O *encontro* que a imagem revela guarda em si a questão: se identidade fosse a quem pertenceria?

Na festa o processo ganha a dramaticidade característica e essencial (LEIRIS, 2001), transportando a relação para um grau de periculosidade real. Na medida em que os corpos parecem enfim operar a complicada materialização do centauro, fazem isso sob o risco de quebrar a relação por inteiro – um acidente facilmente fatal para o animal e possivelmente grave para o homem (a *potência centauro* cria e é criada pela fragilidade dos termos, que se comprometem com variadas *intensidades*). É outra imagem arquitetada por Deleuze e Guattari que melhor condensa essa relação empírico-virtual: a *síntese disjuntiva*, a qual Viveiros de Castro explica:

> ... não se trata de "qualquer" relação. A multiplicidade é um sistema formado por uma modalidade de síntese relacional diferente de uma conexão ou conjunção de termos. *Trata-se da operação que Deleuze chama de síntese disjuntiva ou disjunção inclusiva, modo relacional que não tem a semelhança ou a identidade como causa (formal ou final), mas a divergência ou a distância*; um outro nome deste modo relacional é "devir". A síntese disjuntiva ou devir é "o operador principal da filosofia de Deleuze", na medida em que é o movimento da diferença como tal — o movimento centrífugo pelo qual a diferença escapa ao poderoso atrator circular da contradição e sublação dialéticas. *Diferença positiva antes que opositiva*, indiscernibilidade de heterogêneos antes que conciliação de contrários, *a síntese disjuntiva faz da disjunção "a natureza mesma da relação*", *e da relação um movimento de "implicação recíproca assimétrica" entre os termos ou perspectivas ligados pela síntese, a qual não se resolve nem em equivalência nem em identidade superior*:" A

> idéia mais profunda de Deleuze é talvez esta: *que a diferença é também comunicação e contágio entre heterogêneos; que, em outras palavras, uma divergência não surge jamais sem contaminação recíproca dos pontos de vista. [...] Conectar é sempre fazer comunicar os dois extremos de uma distância, mediante a própria heterogeneidade dos termos* (VIVEIROS DE CASTRO, 2007, p.99-100) [grifos meus].

Portanto, a *potência centauro* não se resolve na metáfora da fusão ou da simbiose porque ela não opera uma fagocitose de um termo sobre outro. Ela é a possibilidade construída na relação horizontalizada entre agentes de categorias distintas. Em última análise a potência centáurica é o *encontro mais profundo e radical entre as duas alteridades que fundam e dão sentido ao universo carroceiro.*

Esse modo de lidar com a *diferença* possibilita a referência ao mito centáurico[154] de maneira interessante. Segundo duBois (1996) a primeira aparição do Centauro se deu na mitologia grega, na transição do pensamento mítico para o pensamento filosófico, entre os séculos V e IV A.C, quando então a democracia e a *polis* foram colocadas em xeque[155]. Essa transição marca em si a mudança de formulação e de postura grega em relação à *diferença* - se até então era entendida em termos absolutos e polarizados, passava a ser concebida de maneira hierarquizada (homem > mulher > escravo> estrangeiro > animal > objetos inanimados)[156].

---

[154] Ver o anexo 5 parte do mito e da história do mito reproduzida de duBois (1996).

[155] "With the eruption of the Peloponnesian War*, the impossibilities of sustaining a polarizing and analogical view of difference became clear. The vocabulary of difference no longer reflected the logic of reality. Those outside the city were revealed to have broken in - Greek warred with Greek, man with woman. The Greek male human struggled against imaginary barbarism, bestiality, and effeminization. *The outside had invaded, and the city was threatened in its very idea of itself.* (…) *The result was a rupture, a new ordering of social relations based not on polarity and analogy but rather on hierarchy - within the individual, within the city, within the cosmos as a whole.* It is this reordering, this new logic, which is the project of the philosophers Plato and Aristotle and which established the "great chain of being," whose links are forged in relations of superiority and subordination" (duBOIS, 1996, p.5).
* "A guerra do Peloponeso durou vinte e sete anos (431-404 AC.)". Foi narrada no livro *História da Guerra do Peloponeso*, por "Tucícides, que lhe iniciara o relato desde seus primórdios, [mas] foi impedido pela morte de completar sua narrativa, interrompida no 21º ano do conflito, em 410. Xenofonte, em suas Helênicas, continuaria a narração a partir de quando Tucídides a interrompeu." (JAGUARIBE, 2001, p.XXIV-XXV). A guerra opôs "letalmente as duas principais cidades-estado da Hélade [Atenas e Esparta] e seus respectivos aliados, gerou as condições que conduziriam ao declínio da Grécia clássica, à hegemonia macedônica e, a longo prazo, à final dominação da Grécia por Roma. (JAGUARIBE, 2001, p.XXIII).

[156] A propsta de DuBois (1996) é descrever como se dá essa ruptura e transformação do pensamento ocidental sobre a diferença: "The hierarchy which Plato fixed among kinds endured for many centuries and still operates in Western discourse about difference. My purpose then, is to describe the context in which Plato and Aristotle invent the chain, to show the rupture their thinking makes with the fifth-century past, in a way which illuminates the historical specificity of the great chain. The clarification of

Como aponta duBois, é significativo o surgimento de mitos como os dos Centauros e das Amazonas nesse contexto, pois no momento desta reformulação, que viria a ser a base filosófica que vigora até os dias de hoje, eles são as figuras liminares:

> The myth of the Centaurs, as well as its frequent representationon vases, seals, amulets, and sculpture, was part of the speculation about difference that characterized Greek thought of the fifth century B.C. As liminal beings, half-horse, half-men, they tested the boundaries between man and beast, between nature and culture. In addition, they raised the question of male and female difference, since their bodies and their behavior indicated that they were an exclusively masculine species, doubly potent in possessing the sexual attributes of both human maale and animal. There was no account of reproduction of the Centaur species. They engaged in hunting, drinking, and fighting without any suggestion of domestic life or of reproduction through female Centaurs, until quite late. Thus the myth is an ideal one for reflection on the nature of human and animal, male and female (duBOIS,1996, p.32).

Assim, a evocação do mito para o universo carroceiro tem, no mínimo, um sentido duplo. Por um lado, homem e animal fundam uma relação diária próxima a essa junção mítica que é em si mesma paradoxal e disjuntiva – o movimento é concêntrico e excêntrico, inclusivo e exclusivo, humanidade e animalidade aliam-se e traem-se, num *encontro tensionado*[157]. E como conseqüência desse modo de interação a evocação ao mito tem mais um sentido, que é o de tomar a imagem dessas figuras liminares (que marcam o embaralhamento ou o desvio de categorias acionadas) para se viver a *diferença* no contexto urbano contemporâneo. Ou melhor, a imagem do centauro guarda um modo de relação entre alteridades que não quer suplantar a diferença, mas utilizá-la criativamente. Em última análise, *a criação depende da diferença*. E é significativo que estes seres mitológicos *desviantes* nasçam no momento mesmo em que a cosmologia ocidental, em seu "período pré-histórico" (duBOIS, 1996), funda uma filosofia que concebe a diferença sob uma base hierárquico-racional - a Modernidade, tantos séculos depois, tentaria instaurar a

---

ideas of superiority and inferiority in terms of sexual, racial, and species difference is an important step in the history of Western philosophy and of social relations in the Western world. It justifies relations of dominance and submission for those who follow in the tradition" (duBOIS, 1996, p.13).

[157] Entre os paradoxos e ambigüidades que os centauros carregam existe mais um exemplo que revela de forma significativa a *síntese disjuntiva*, que se refere à sabedoria representada pelo centauro Chiron, que foi mestre de inúmeros heróis, entre eles Hércules. À revelia de toda a monstruosidade e negação à cultura que sua imagem detém, este centauro é detentor de uma sabedoria profunda que, inclusive, é transmitida aos humanos.

ruptura definitiva entre natureza e cultura. Assim, enquanto mito, o Centauro é mais um mito, isto é, " se refere a eventos passados, 'antes da criação do mundo' ou 'nos primórdios' – em todo caso, 'há muito tempo'" (LEVI-STRAUSS, 2008c, p.224)[158]. Contudo, ao fazer de sua relação uma forma de *centaurização* o carroceiro atualiza o mito e o mantém virtualmente constante[159] - a liminaridade aqui não é mítica, mas real.

[158] Todos os simbolismos que guarda são ricos para se pensar não só a diferença entre os termos aqui discutidos, como também a diferença homem-mulher, endogamia-exogamia. Ver duBois (1996).

[159] É de se ressaltar que a presença do mito no imaginário ocidental permanece até os dias atuais, sendo que no universo carroceiro não ganha nenhuma importância particular. Portanto, a referência e a extrapolação são aproximações feitas por mim.

CAPÍTULO 4 – O mundo é circular

Trato neste capítulo das outras duas dimensões relacionais que considero significativas para uma aproximação ao universo dos carroceiros do extremo leste de Belo Horizonte. A primeira é intrínseca a uma concepção e a um tipo de vivência espaço-temporal da cidade. A segunda é constituída pelos outros tipos de socialidades construídas pelos carroceiros, afora aquelas já descritas com os próprios animais.

A descrição de tais relacionamentos completa minha proposta de análise sobre essas pessoas. O que procuro mostrar é que o entrelaçamento dessas dimensões relacionais constrói um mundo fortemente baseado na *circulação* de bens, serviços, compromissos; na *associação temporária* entre indivíduos e na ênfase ao *tempo presente* – mais do que o futuro ou o passado.

4.1. Sobre o espaço e sobre o tempo

O bota-fora nunca é o mesmo. A cada hora, a cada dia, a paisagem se transforma. Ou poderia descrever exatamente o oposto. O bota-fora é sempre o mesmo, montes de lixo espalhados pelo terreno, caçambas cheias engolidas por caminhões que rumam em direção ao aterro, enquanto outros derramam as caçambas vazias que dali a algumas horas sairão cheias. É um ciclo constante, lento mas incessante, de encher-esvaziar, juntar-levar, carregar-descarregar, sujar-limpar. Esse ritmo cíclico organiza a vida do carroceiro.

4.1.1Experiência de cidade

> Basicamente, antigamente era pasto. Quando nós éramos mais novos, meu pai tinha animal, ele tratou praticamente da família toda com animal. Então a gente era muito novo, e nós tínhamos a liberdade de soltar o cavalo no pasto à noite, e à tarde ir buscar. Tinha muito pasto, era muito seguro. Agora, hoje não... é igual eles falam, o progresso vem chegando, e o espaço nosso vai diminuindo cada vez mais. E a gente, por gostar demais, dá sempre um jeitinho, né...acha um lugarzinho, ou dá um jeito de tratar. [*Paulo*]

Há períodos de seca e de chuva, inclusive na cidade. As árvores crescem em qualquer lugar que tenha um mínimo de terra. As águas das chuvas correm para algum lugar. Há um *ciclo natural* e *biológico* que perpassa o social que nunca será interrompido, que na cidade fica como que escondido por baixo das várias camadas e ritmos

urbanos. O século XX em especial vê surgir uma estruturação urbana na qual a presença massiva do concreto e do asfalto promovem uma mudança paisagística que irá alterar a experiência espacial e a percepção temporal daqueles que vivem na cidade. Belo Horizonte – planejada e construída como exemplo de modernidade e progresso – é marcada por este movimento desenvolvimentista expresso na construção de avenidas, trincheiras e edifícios, que aparentemente busca retirar da cidade tudo que esteja associado à natureza.

Mas nesta cidade racionalizada e funcionalizada existem formas de organização social que fogem a *uma* almejada urbanidade. Os carroceiros são um dos agentes que parecem compartilhar uma percepção espaço-temporal particular sobre a urbe. Sua dinâmica de vida está diretamente ligada a um desenho e a uma duração da cidade de dimensões ecológico-geográficas. Por isso, é interessante retomar o clássico argumento de Mauss:

> ... a situação propriamente geográfica (...) constitui apenas uma das condições de que depende a forma material dos agrupamentos humanos; e, na maioria das vezes, tal situação só produz seus efeitos por intermédio de múltiplos estados sociais que ela começa por afetar, e que são os únicos que explicam a resultante final. Em uma palavra, o fator telúrico deve ser relacionado com o meio social em sua totalidade e sua complexidade. Ele não pode ser isolado (MAUSS, 2003b, p.429).

Mauss colocava à prova naquele momento um determinismo geográfico e ecológico, que persiste em alguns pensadores contemporâneos, a ponto de instigar ainda no final do século XX, artigos importantes como os de Sahlins (1997), contrários não só a esses, mas a outros determinismos. Contudo, é comum que a relevância da dimensão ecológica acabe sendo eclipsada em estudos em contextos urbanos. Assim, retomo o argumento do autor para chamar atenção para o fato de que ainda que não seja um fator determinante no modo de vida dessas pessoas, tais condições podem sim ter uma grande influência, como é o caso dos carroceiros.

À referência maussiana, associa-se outra, novamente relacionada a Evans-Pritchard (2008), que mostra como os fatores ecológicos devem ser levados em conta para compreender até mesmo uma organização social como a dos Nuer, que a princípio possuem um sistema político bem regulado por linhagens e descendência. Ainda que a conjuntura seja distinta de um contexto urbano, a referência é significativa pela relevância que irá ganhar o rebanho animal na vida das pessoas. Assim, seu modo de

subsistência, o valor social do gado e as condições ecológicas da região exigem uma distribuição territorial extensa, diretamente ligada à água e à vegetação, e que caracteriza a necessidade de uma transumância regular.

Os locais e as formas de criação carroceira também estão relacionadas a condições físico-naturais – que irão determinar, por exemplo, a localização da própria moradia do ser humano, que não pode estar muito afastada do pasto onde cria seu animal. Portanto, a condição do carroceiro na cidade é constituída por fatores que se entrelaçam – político, social, econômico, cosmológico, ecológico e geográfico. Se tais elementos são essenciais a qualquer sociedade, o modo de vida carroceiro traz à tona a particularidade de alguns deles que podem permanecer invisíveis na cidade, como descrevo a seguir.

4.1.2 - O ciclo do capim

Entre os alimentos que constituem a dieta básica do animal o capim é um dos únicos itens gratuitos, que pode ser coletado a partir de uma vegetação que ainda cresce na metrópole[160]. Quando o animal não é *criado solto no pasto,* situação em que a vegetação é consumida naturalmente, o homem deve sair em busca deste alimento. A coleta de capim na cidade é uma prática diretamente associada às características ecológicas do ambiente, e os carroceiros guardam um mapeamento mental das regiões e desenvolvem uma prática particular de manuseio, manutenção e ingresso nessas áreas. Este mapeamento é dinâmico e está em constante mudança, uma vez que os espaços progressivamente se extinguem (o que consequentemente conduz os carroceiros para regiões limítrofes da cidade), fazendo com que a busca e a descoberta de novas fontes de capim seja contínua.

No extremo leste de Belo Horizonte os carroceiros com quem convivi tem um amplo conhecimento sobre essas localizações. A maior área verde da região é a Mata do Inferno, mas existem outras a começar pela vegetação que margeia o ribeirão Arrudas (ver mapa 5). No intervalo entre viagens e carretos, os animais são encostados por

[160] Como apontado no capítulo 1 o dispêndio com a alimentação de cada animal ocupa uma parcela significativa na renda do carroceiro. Contudo, a alimentação por capim não é concebida exclusivamente sob argumentos econômicos, estando associada ao bem estar do animal. Além de os carroceiros entenderem que é importante variar os insumos oferecidos, é um consenso que os cavalos *gostam* do capim, e o preferem ao feno, por exemplo.

alguns minutos de modo que além de descansar conseguem se alimentar. No contexto etnografado em específico deve-se ressaltar que grande parte da regional faz fronteira com Sabará, que além de possuir áreas com características rurais, é uma região pouco assistida pelas duas prefeituras, tornando a presença da terra, e consequentemente da vegetação, constantes.

O ciclo de pelo menos duas estações no ano interfere e modula a vida dos carroceiros e a prática cria situações sociais específicas. No período das chuvas, entre novembro e março, o capim cresce bastante e é facilmente encontrado nas áreas citadas. Já nos períodos da seca a escassez de capim é grande e os carroceiros buscam as áreas pantanosas da cidade ou regiões mais afastadas, que no extremo leste é o bairro Santa Inês (ver mapa 5).

A coleta de capim deve ser regular já que seu consumo não pode se dar muito tempo depois do corte. Após alguns dias de armazenamento o capim seca, e além de o próprio animal apresentar resistência em consumi-lo nessas condições, sua digestão torna-se mais lenta e trabalhosa. Em uma saída o carroceiro recolhe quantidade suficiente para dois ou três dias de alimentação. A coleta é feita geralmente por um único indivíduo, que recolhe alimento para seus animais[161]. Munido com foice, o homem adentra terrenos e lotes e enquanto faz o corte, prepara os feixes que vai armazenando progressivamente na carroça[162] (ver Fig.17). O tempo de coleta varia conforme as condições do terreno, a distância percorrida até ele, a quantidade de capim a ser cortado e a habilidade do carroceiro, mas geralmente meio período ou todo um dia de serviço de carregamentos é comprometido. De volta aos locais de criação o capim é armazenado, onde pode ser triturado em máquina, para facilitar a digestão. A prática mais comum é servi-lo em grande quantidade no fim do dia, depois do serviço e do banho, para que o animal se alimente à vontade, durante todo o período noturno.

---

[161] Outra prática é a alternância de coleta entre carroceiros, que dividem o alimento entre seus animais.

[162] De acordo com a espécie de capim o comprimento desses feixes ultrapassa dois metros, o que exige esforço do carroceiro para carregá-lo sobre as costas. Numa ocasião em que acompanhava a coleta, me ofereci a ajudar no serviço, no que o carroceiro riu e prontamente negou a ajuda: "Não, não. É melhor você só olhar porque se carregar um feixe agora, não vai parar de coçar até amanhã. Nem água resolve! Eu faço isso há muito tempo e minha pele tá acostumada...".

A partir dessa atividade surge uma organização da vida na cidade que depende de um saber múltiplo, que está associado:

. *ao clima* e à *geografia* – conhecimento sobre as regiões de ocorrência de capim de acordo com as estações do ano;

. *ao manejo das fontes de capim* – manutenção de lugares para crescimento da vegetação, alternando períodos de coleta em terrenos;

. *à prática pastoreira* – conhecimento sobre as espécies de capins, quais são boas para consumo e preferidas pelos animais e quais as regiões de incidência de cada uma.

. *à prática pastoreira associadas à digestão* e *nutrição animal* – domínio sobre a altura ideal de corte para a alimentação sadia, que varia de acordo com as espécies vegetais (localizada alguns centímetros acima do talo essa região do capim é de difícil digestão e pode causar problemas como a cólica); conhecimento sobre os modos e o período adequado para armazenagem.

Portanto, parte significativa da subsistência do animal é garantida a partir de práticas integradas ao ciclo natural e o ofício demanda o domínio de um conjunto de saberes associados à ecologia urbana (a própria criação está associada a fatores ecológicos, uma vez que a escassez de pastos não permite a criação de um grande número de animais). Um saber que surge a partir da experiência concreta, sendo inclusive a relação do homem com o cavalo a responsável pela maturação desse conhecimento, como a conversa transcrita abaixo demonstra:

> Olavo - A gente descobre os lugares que tem capim. Assim, até no fundo de uma casa, por exemplo, a gente pede os outros pra cortar, ou um lote vago a gente descobre... tem gente que já tá tão acostumada com a gente buscar, que eles já deixam só a gente pegar. A gente fala " você podia arrumar só pra mim? Eu vou sempre cortar." Aí o pessoal gosta que corta. Porque tem gente que tem aquele mato na casa dele, mas às vezes é um terreno acidentado, meio brejado, e eles não podem acimentar, aí o capim não pode acabar também, mas tem que ficar sempre cortado, pra não ficar aquela coisa horrorosa. Aí eles acham bom que a gente vai lá e corta. Mas como pega confiança na gente não deixa nenhuma outra pessoa pegar a não ser a gente. Eu tenho várias casas que eu posso entrar pra cortar capim sem o dono tá lá porque já sabe que é eu. Já sei até onde enfia a mão pra puxar o trinco, entendeu?
>
> Nian – E existe capim ruim e capim bom?

O - É, animal tem os capins que eles comem e os que não comem. O braquiara, por exemplo, eles não comem, que é um capim duro, margoso. Agora a gente usa o colunhão, o angola, o lapier, grama doce...

N - E isso tudo você conhece só de ver?

O – Conheço, mesmo porque a gente aprende com eles [os animais] mesmo, né. Porque quando a gente pára e ele comeu, "uai, comeu, gostou". Aí eu vou, corto e levo. Aí a gente aprende, sabe que aquele dali ele gosta. Por exemplo, capim amargo eles não comem. Cavalo gosta de coisa mais adocicada, tanto é que na verdade ele gosta de cana. Aí ele não come esse braquiara. Come assim, as pontinhas e a semente, que é adocicada.

N - E tem algum que dá mais na cidade?

O - O que mais dá na cidade é o colunhão e essa graminha doce, que eu chamo assim, né.

N - Aquele do lado do Arrudas é qual?

O - Aquele é colunhão. Aquele o animal gosta dele! Tem dois tipos de colunhão. O colunhão folha larga e o colunhão navalha. O animal come os dois tipos. Só que o animal prefere ele quando tá novo. Quando ele tá velho, o que é que eu uso? Aí eu já uso o sistema da máquina. Eu passo ele na máquina, passo um farelinho [de trigo] nele, que ele fica mais suportável, né, mais agradável de comer. O animal gosta de coisa assim. Ele não come só pra encher não. Ele gosta de sabor, ele gosta de escolher, entendeu?

Assim, ainda que áreas adequadas para o pasto sejam escassas na cidade, estratégias são construídas para que o capim seja adquirido, como as associações criadas com donos de terrenos e uma atenção constante em relação à geografia e vegetação da cidade. O próprio animal é um agente que "mostra" para o homem as possibilidades que a cidade possui para satisfazê-lo. Assim, pode-se dizer que a criação e o trato do animal mantém o carroceiro vinculado a um ciclo natural e exige um certo conhecimento sobre o clima, as estações, a topografia, a geografia e a vegetação da cidade. Parafraseando Evans-Pritchard (2008, p.271), pode-se dizer que a dedicação do carroceiro por seu cavalo e o valor a ele conferido, criam conceitos específicos de tempo e espaço. O conhecimento sobre o *meio ambiente* da cidade se aplica ainda a outros aspectos, como as rotas diárias e sua estruturação, que descrevo a seguir.

4.1.3 - As rotas

Belo Horizonte abriga um conjunto de montanhas que variam de tamanho, inclinação e extensão. Na Regional Leste estão os morros do Alvorada, Casa Branca, São

Geraldo, Nova Vista, Boa Vista, Alto Vera Cruz, Pompéia, Esplanada, Horto, Sagrada Família, Santa Tereza, Floresta. A princípio essa geografia é adversa para o trabalho dos carroceiros e seus animais que transitam com carregamento pesado. O asfalto torna as elevações ainda mais perigosas por ser uma superfície de pouco atrito, na qual até mesmo as ferraduras de borracha podem escorregar.

Mas se a cidade é um conjunto de morros é também repleta de vales e planícies que, disfarçados sob os prédios e viadutos, desenham os melhores caminhos para as viagens. Assim, o deslocamento dos carroceiros está condicionado ao relevo dos bairros e sua movimentação na cidade se desenvolve em rotas e trajetos que privilegiam áreas planas. Ainda assim, quando o caminho não pode ser alterado – o que acontece frequentemente - o homem, seja velho, seja novo, salta do veículo e realiza a subida a pé, junto de seu animal.

Desestimulados pela prefeitura, os carroceiros geralmente não circulam na parte da cidade que fica dentro da Avenida do Contorno, devido ao grande volume de trânsito[163]. Seus serviços acontecem majoritariamente nas ruas e avenidas residenciais de BH – à marginalidade simbólica do carroceiro (por lidar com os resíduos que a cidade produz; ter baixa escolaridade; manter relação diferenciada com animal) soma-se, assim, a marginalidade geográfica. Portanto, ao longo dos pouco mais de cem anos de Belo Horizonte, o carroceiro teve e tem que lidar com um movimento centrífugo que a própria cidade progressivamente instaura, conduzindo-o e restringido sua circulação à periferia (e delimitando a própria ocorrência periférica dos pastos indicada na seção anterior).

Da perspectiva dos carroceiros do extremo leste da cidade, o bairro São Geraldo pode ser considerado como o centro de um mapa, e o acesso às regiões adjacentes se realiza

[163] O artigo 2º da Lei no 10.119 de 2011, vetado, define que "Fica proibido o trânsito de veículo de tração animal dentro do perímetro da Av. do Contorno e em rodovias estadual e federal que cortam o Município". Segundo comunicado da Câmara Municipal de Belo Horizonte, a justificativa para o veto ao artigo se deve ao fato de que "a competência de legislar sobre o tema e organizar o trânsito da cidade cabe à União e à BHTrans, respectivamente. Em outras palavras, os artigos infringem a Lei Federal e o regulamento do órgão municipal responsável pelo trânsito" (CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2011) Contudo, apesar de vetado, o teor do artigo coincide com a postura do Estado, que se utiliza de agentes como BHTrans e Policia Militar para desestimular a circulação nesta área.

por avenidas que em sua maioria são vales entre montanhas, desapercebidos por grande parte dos cidadãos:

> A avenida Itaituba dá acesso ao São Geraldo e aos bairros adjacentes. Cortada pela linha férrea, nela estão a Casa de Ração Léo e a Mercearia do Juninho. Nos dois estabelecimentos encontram-se produtos importantes para o ofício - complementos alimentares, remédios e vacinas, ferramentas, e acessórios como cordas, chapéus e bonés.
>
> No encontro entre as avenidas Elísio de Brito e Itaituba, está o ferro-velho onde os carroceiros e outros agentes do bota-fora negociam sucatas e ferragens. Dali, em direção ao Santa Inês, chega-se à rua Conceição do Pará.
>
> No sentido inverso, a avenida Itaituba encontra o rio Arrudas. Contornando suas margens, a avenida Andradas é um longo caminho plano. Abriga o bota-fora e conduz os carroceiros aos limites da cidade, até General Carneiro, em Sabará, historicamente freqüentada pelos carroceiros.
>
> A Andradas é também a via para acesso aos bairros que ficam do outro lado da margem do Arrudas: Alto Vera Cruz, Vera Cruz, Esplanada, Pompéia e Santa Efigênia, além de conduzir para a região central de Belo Horizonte.
>
> A avenida Silviano Brandão dá acesso aos bairros Santa Tereza, Horto, Sagrada Família e Floresta. A avenida é plana, mas muito movimentada e estreita, o que exige atenção redobradas do carroceiro. Costuma ser acessada por um atalho, pela rua Felipe Camarão, onde, além de haver pouca circulação de carros, existe uma bica, com saída de água constante, que refresca os animais (ver mapas 6a e 6b).

Os carroceiros são detentores de um conhecimento topográfico apurado e se utilizam com habilidade das grandes vias da região para acessar os bairros destinados a seus serviços. Uma vez nos bairros, as rotas são traçadas conforme os clientes do dia, ajustados ao relevo, além dos comércios e serviços que atendem a economia carroceira. Como grande parte dos carregamentos são acordados previamente os carroceiros já saem do bota-fora com um trajeto em mente.

Portanto, existem as rotas principais de deslocamento de acesso aos bairros (de certa forma constantes), e uma vez nas adjacências traça-se um caminho secundário. Para o planejamento desse deslocamento o carroceiro leva em consideração principalmente a topografia, mais que a distância percorrida, o que indica que sua preocupação está dirigida mais ao cansaço do animal do que ao tempo de deslocamento, como essa fala de Paulo demonstra:

Nian - Tem lugar na cidade que não tem jeito de você ir com a carroça?

Paulo - Tem, tem muito disso na cidade. Até que na nossa região tem pouco, mas em lugares mais distantes tem muito isso. Às vezes você pega um serviço aqui, mas tem uma ladeira. Ai você tem que dar a volta em 3, 4 quarteirão pra chegar lá. Mas é o caso, eu prefiro fazer isso, dar volta até em 50 quarteirões, do que sacrificar meu cavalo no morro. Eu preciso dele amanhã. Como se diz, é o jeitinho brasileiro, a gente sempre dá um jeito. Desce com o negócio nas costas pra não prejudicar o cavalo, mas de um jeito ou de outro a gente faz o serviço. Então, que tem os lugares impossíveis, tem, mas na maioria das vezes a gente dá um jeitinho.

Portanto, pelas próprias condições do relevo de Belo Horizonte é inevitável o trânsito em terrenos acidentados. Mas a rota a ser seguida está condicionada ainda à aceitação ou à recusa do animal. Ao *negar* a subida e *empacar* o cavalo obriga o carroceiro a retraçar o caminho que pretendia fazer. Por isso, o tipo de comportamento que o cavalo demonstra em situações adversas é uma característica fundamental a ser avaliada no momento da compra. A conversa abaixo transcrita entre dois carroceiros de Betim revela aspectos importantes dessa prática:

Taíde –Aquele menino me ofereceu a égua dele, Adão.

Adão – Qual égua?

T- Aquela do Ezequias.

A – O problema daquela égua, ele me ofereceu também, agora, eu vou falar com você...

T – Não é boa não?

A – Olha eu vou falar com você, você é meu amigo, então eu te falo. Aquela égua é boa demais de rédea, brinca demais na rédea, mas na hora que aperta ela, ela não "guenta". Não fala que eu falei não...

T – Não, mas eu já comecei a ver isso aí... igual aquele cavalo que eu vendi pro Leitão. Ele andava assim Adão, sem couro, nem nada, você falava "eu acho que vai avoar agora". Mas ele trotava, mas trotava mesmo!

A – Aquele lá trotava mesmo!

T – Mas quando chegava no morro, ele cansado... Assim, ele estando descansado, você podia deixar ele andar que ele subia, mas quando ele cansava um tiquim, ele parava.

A – Eu sei como é... Pois é, a égua dele é a mesma coisa. Ele sabe disso, então ele mandou falar comigo que tá vendendo, só que ele nem insiste comigo, porque ele sabe

que eu sei disso, né. Porque eu gosto do animal que... por exemplo, o árabe! Aí, você joga ele no morro, e ele vai embora mesmo, entendeu?

T – Adão, eu acho que depois que eu vendi o Sereno... O Sereno, vou falar com você... Ele deu problema foi lá com o Teíra, porque o Teíra, pra andar, é mais desajeitado que eu... Aquele cavalo, um dia, eu trouxe uma carga nele lá da Capelinha!

A – Sereno é o que você vendeu pro Cheio D'água? Aquele é bom mesmo!

T – É... Eu ia atrás daquele cavalo, e se ele tivesse igual o que ele era comigo eu comprava ele de volta. Aquele cavalo era fudido, você podia lotar... e era ferradura, lisinha [de ferro], com ele não tinha esse negócio não. Porque vou falar com você, um cavalo que é bom, mas que não pode trabalhar, pra mim ele não vale nada! É difícil, viu Adão. Mas então, você já tá sabendo de coisa então... eu desconfiei...

A – É, aquela égua em morro não... Vamos dizer, ela nos morros, joga ela nos morros, ela sobe nos morros que ela tem costume, entendeu? Mas se ela ver um morro que ela não tem costume ela fala assim, "ah... eu tenho que tomar uma correada ou duas"... O diabo de um animal assim é que ele só apronta na frente dos outros, o ruim é isso!

T – Adão, eu vou falar pra você, o Priminho ficou doidinho com o cavalinho aqui. Sabe quem tocou o cavalinho para o Priminho? O Lão. O Lão tocou o cavalinho pro Priminho ver. Cavalinho... vai andar bonito daquele tanto! Mas anda bonito! Rabo taiadinho[*], aquele trote bonitinho, certinho mesmo. O Priminho falou, "agora tô bonito na fita!". Ele veio aqui três vezes. Na quarta ele me achou. Mas eu não vou vender pra ele mesmo! Vender, eu? O quê! O animal *negou*, rapaz! Comigo não tem mentira não. Vendi ele pro Leitão, pergunta pra ele de que jeito eu vendi pra ele. O Leitão chegou aqui e eu falei "Ê Leitão, ó, vou vender essa bosta aí!" Falei com ele desse jeito. Ele falou, "Por quê, Zé?". "*Negou*". "Ah, desse jeito aí que ele *negou* eu compro".

A – Mas o Lão testou ele e ele garrou com o Lão?

T – Não! Você pode tocar ele com arreio, sem arreio, você pode fazer dele o que você quiser. Empurra pra frente, empurra pra trás, *recuava*[**] com a carroça. Mas aí, na hora que ele cansou, ele *negou* comigo. Aí o Priminho veio me comprar ele eu falei, "até vendo para o senhor, mas ele *negou* comigo". Aí ele falou "não".

---

[*] Cortado

[**] Andar em marcha ré com a carroça.

Todo esse diálogo revela não só os modos como costumam acontecer as negociações e o comércio de cavalos entre os carroceiros, mas a perspectiva sob a qual se concebe a relação de trabalho com o animal. Portanto, "trotar", "ser bom de rédea" são características importantes, que indicam que o animal tem um bom desenvolvimento nas ruas, que "anda bem", contudo, mais que a velocidade de deslocamento o que conta em serviço é a capacidade e a boa vontade para subir morros com a carroça carregada. É de se notar que a recusa (*o negar)* não é associada simplesmente ao cansaço físico, mas também à vontade deliberada, que pode ser inclusive uma "graça" do animal, que por exemplo, "só apronta na frente dos outros". O caráter volitivo em questão é ponto passivo e está associado a *personalidade*: ao comprar um cavalo o carroceiro deve ter um mínimo conhecimento prévio de seus modos de comportamento para que avalie como será a lida diária. O comprador pode ter a intenção de transformar tal *personalidade*, contudo, como a conversa demonstra, esta não é uma tarefa fácil, e muitas vezes a tentativa do carroceiro se vê frustrada.

Para o deslocamento das carroças urbanas algumas adaptações e estratégias são necessárias para conforto e bem estar tanto do homem quanto do animal – como já destacado, os animais são ferrados com borrachas de pneus velhos, encontrados na rua ou no próprio bota-fora; freios também são implementados às carroças principalmente para ajudar o animal na descida – ao acionar o breque o peso da carroça é contido e não recai todo sobre o animal; como a subida em morros é inevitável, o assento para o homem muitas vezes é adaptado com algum estofado ou encosto (às vezes cadeiras velhas são acopladas ao assento)[164]; o lugar de assento do carroceiro idealmente é invertido se comparado ao de condução de automóveis – como por lei seu deslocamento deve ser na pista da direita, o ideal é que seu posicionamento também seja neste lado para facilitar a condução e manobras.

Associado ao trânsito da carroça na cidade existe ainda a questão da duração do deslocamento – bem maior quando comparada aos veículos automotores e ainda mais estendida quando o carroceiro é obrigado a alterar trajetos para desviar de morros. Deve-se considerar também que geralmente o trabalho de carregar a carroça com

[164] A queixas de dores nas costas e nas pernas é comum entre os carroceiros.

entulho – aproximadamente 400 quilos por viagem - é realizado por um único carroceiro, que pode ser auxiliado no máximo por outro parceiro. Assim, a temporalidade do ofício é constituída por um ritmo próprio – às vezes uma única casa preenche um ou mais dias de serviço (recolher o entulho de um quintal pode demandar várias carroçadas e só o trajeto de ida e volta ao bota-fora pode demorar mais de uma hora). Portanto, a duração da estada e do trânsito do carroceiro nas ruas da cidade é mais uma entre as particularidades do universo carroceiro:

> Não, eu não ponho o pé no progresso, concordo plenamente que o lugar da carroça não é no centro. Agora, nos bairros, eu acho um absurdo cortar [o trânsito de carroça]. Eu acho que nos bairros, por mais que "teje" modernizado ainda tem um espaçozinho. Assim como tem pra ferro-velho, pra carrinho de ferro-velho, pra bicicleta, pra carroça também tem. O que acontece é que as pessoas hoje estão muito imprudentes, muito apressadas, tudo muito sem tempo, mas olha pra você ver, o muito que a carroça atrasa um cara é alguns segundos. Dá pra conciliar. Dá pra todo mundo, tem muito espaço. O trânsito, não adianta, está ficando sufocado é com o carro, não é com carroça, não! Tem vários lugares em que a carroça andando está na mesma velocidade que os carros. Agora, eu concordo, nós não vamos meter uma carroça numa Afonso Pena, numa Amazonas. Lá vai atrapalhar o trânsito mesmo. Mas nos bairros não, tanto é que as carroças roda tudo aí. Os motoristas que são compreensivo, que entende que a gente tá ali é pra trabalhar, que a gente também precisa do espaço da gente, já tem aquele negócio de interagir com a gente numa boa, já dão preferência pra gente. Tá todo mundo passando, ninguém deixando a gente passar, e eles vão e param, deixam a gente passar... [Olavo]

O trânsito, um dos maiores problemas das metrópoles contemporâneas, é enfim, a situação em que a presença do carroceiro mais causa incômodo - e como a fala de Olavo destaca, isso não ocorre simplesmente devido a velocidade específica do veículo de tração animal, mas a uma temporalidade que a própria imagem da carroça detém. A manchete de jornal citada na Introdução (p.22) resume a questão: "Na contramão da tecnologia – cadastrados e emplacados, carroceiros em BH ainda trabalham em meio a 1,2 milhão de veículos". Levando em conta que nos últimos dez anos Belo Horizonte é a cidade brasileira em que o número relativo de carros mais cresceu, tem-se a medida do incômodo que a carroça representa[165]. Como

[165] "Entre as maiores metrópoles [brasileiras] Belo Horizonte foi a que registrou o maior crescimento relativo no número de automóveis nos dez anos considerados nesta análise, com um percentual de crescimento superior, inclusive, a média nacional. Em 2001 a frota da metrópole era de 841.060 veículos e, com um aumento de 108,5%, atingiu a marca de 1,7 milhão em 2011. Na metrópole mineira, foram acrescentados em média a cada ano 91.235 veículos" (INCT, 2011).

conseqüência primeira do pretenso deslocamento temporal que representa, o espaço a ela permitido é contraído.

Mas quando analisada sob a perspectiva do carroceiro tal rotina é perpassada por velocidades diversas, da instantaneidade da comunicação com o cliente por telefone celular ao ritmo de deslocamento característico da tração animal. Temporalidades que, enfim, constituem um ofício estrutural para a própria manutenção de um ritmo da cidade, na medida em que ela mesma produz pelo menos 2 mil toneladas de entulho que os carroceiros carregam diariamente (REZENDE, 2004)[166]. Assim, a vida do carroceiro na cidade apresenta de maneira explícita as diversas temporalidades que perpassam e são essenciais à vida urbana – movimento este, que como destacado por Latour (1994) e exemplificado na reportagem citada, é negado pelo pensamento moderno, que quer uma temporalidade progressiva, linear e irretornável.

4.1.4 - O ciclo dos carregamentos

Como ensina Mary Douglas, tudo aquilo que é residual e fragmentário constitui uma ameaça à qualquer sistema de organização e, como tal, deve passar por um processo de desubstancialização, dando fim ao perigo que representa à ordem pretendida. Para isso, segundo a autora, se estabelece um movimento duplo perante a anomalia:

> No processo de imposição de uma ordem qualquer, seja ao pensamento, seja ao mundo exterior, a atitude perante os fragmentos e as parcelas rejeitadas passa por duas fases; primeiro consideram-se fora do seu lugar; ameaçam a boa ordem das coisas e, portanto, são repreensíveis e vigorosamente repelidos. Neste estado ainda possuem um resto de identidade: são fragmentados indesejáveis da coisa a que pertenciam; cabelos, alimentos, invólucros. É nestes estado que são perigosos; a sua semi-identidade agarra-se a eles e a sua presença compromete a pureza dos lugares onde são intrusos. Mas um longo processo de pulverização, de dissolução e de empobrecimento aguarda todas as coisas físicas impuras. No fim, toda a identidade se sumiu. As suas origens esquecidas reúnem-se à massa dos dejectos comuns. Ninguém quer vasculhar nestes desperdícios em busca de alguma coisa, o que equivaleria a ressuscitar a identidade. Desprovidos de identidade, os dejectos não são perigosos e nem sequer são objecto de percepções ambíguas.

[166] Segundo dados da Prefeitura, 40% dos resíduos sólidos produzidos em Belo Horizonte em 2012 foram entulho da construção civil (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2013).

> Ocupam um lugar bem definido num monte de lixo. (...) Sem diferenciação não há impureza (DOUGLAS, 1991, p.116).

A história ocidental da profilaxia e do desenvolvimento de tecnologias sanitárias relata a maneira pela qual se desenvolveram os modos de descarte e ocultamento, bem como a gradação e transformação de coisas e substâncias em resíduos (para ficar em apenas um exemplo, até o século XIX cuspir em uma escarradeira não era considerado anti-higiênico por uma sociedade européia, como lembra Douglas). O processo de "retirada de identidade" descrito pela autora, hoje em dia, é vivido diariamente pelos cidadãos que descartam a variedade de restos domésticos num saco plástico (idealmente de cor não translúcida para que permaneça invisível). Esse é, em suma, o ritual de "apagamento" identitário de grande parte dos resíduos produzidos diariamente na cidade[167].

O lixeiro é o agente designado para manipulação de dejetos e o responsável pelo seu desaparecimento da ordem social. Mas deve-se ressaltar que é um agente que lida idealmente com algo "morto", que já se tornou indiferenciado e invisível ao ser depositado no saco preto (uma das garantias para que essa qualidade seja mantida é que uma vez fechado o lixo não deve ser novamente aberto, apenas depositado no caminhão, que seguirá para os confins da cidade, onde finalmente "desaparecerá"). O carroceiro, por sua vez, lida com resíduos que continuam a guardar certa identidade, por maior que seja a rejeição que incitem. Uma análise de seus principais carregamentos revela esse aspecto:

---

[167] Um movimento recente que vem mudando em parte tal postura são as práticas e a defesa de uma sustentabilidade ambiental e planetária que quer tornar os cidadãos ecologicamente integrados e conscientes (movimento que inclusive interferiu na vida dos carroceiros de Belo Horizonte, sendo o próprio Programa Carroceiros, em certa media, conseqüência disso - na conclusão deste trabalho volto a este ponto). Contudo, apesar de relevante, não é meu objetivo tratar das comparações entre essas duas posturas em relação ao lixo. E deve-se ressaltar que se este movimento da "sustentabilidade ambiental" gradativamente vem ganhando força, grande parte da sociedade ainda se relaciona com o lixo como um resto impuro e contagioso ao qual se deve dar fim (a começar pela própria municipalidade). Uma observação simples sobre um aspecto do descarte e coleta de resíduos administrados pela Prefeitura da cidade é o bastante para esta constatação. A coleta seletiva em BH é realizada de duas maneiras, em contêineres alojados em pontos específicos da cidade, os chamados Locais de Entrega Voluntária – LEV, e pela coleta dos materiais já separados por um caminhão, aos moldes do recolhimento do lixo convencional. Os números referentes ao recolhimento por caminhão, além de modestos, expressam a disparidade na cidade, sendo o serviço disponível quase que exclusivamente aos bairros "abastados" (notadamente localizados na regional Centro-Sul): Dos 482 bairros reconhecidos pela Prefeitura de Belo Horizonte, 30 recebem o serviço. Desses, 20 estão localizados na Regional Centro-Sul, 5 na Oeste, 2 no Barreiro, 1 na Nordeste e 1 na Pampulha. (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2013).

- *podas de árvores*: não são absolutamente consideradas lixo, nem tampouco são excrescências ou algo que cause repugnância. De certa forma ainda estão vinculadas à natureza e aos organismos vivos dos quais foram cortados.
- *entulhos da construção civil*: são como "podas" das casas e, como tal, também guardam vínculo com uma "dimensão orgânica" da residência familiar. Também não são completamente sujos e impuros, ficam expostos nos quintais de clientes, a céu aberto e muitas vezes são manipulados pelos próprios donos antes do recolhimento pelo carroceiro.
- *restos de alimentos de estabelecimentos comerciais*: a quantidade e a qualidade de alimentos descartados nestes casos diferem daqueles rejeitados no círculo doméstico. Muitas vezes seu descarte tem uma razão prática - não serão vendidos devido à condição estética desfavorável - o que instaura uma condição ambígua para o insumo, entre o lixo e a alimentação.
- *dejetos eletrônicos e mobiliários*: geralmente velhos e usados, mas que ainda guardam algum valor funcional (mais que comercial).

Soma-se a tais características o fato de que geralmente o volume desses dejetos é grande, o que impossibilita seu descarte em saco plástico, à maneira do procedimento padrão empregado ao lixo doméstico ordinário. Portanto, tudo o que o carroceiro transporta é visível, o que necessariamente ajuda a manter a identidade do dejeto e dá ênfase maior à ambigüidade que o caracteriza.

À impureza associada ao indivíduo por manter uma relação com o animal na metrópole soma-se esta outra, a de lidar com fragmentos ambíguos. Dessa maneira, as principais impurezas com as quais o carroceiro lida tangenciam dois universos representacionais importantes. O primeiro é o desrespeito à própria salvaguarda à humanidade, embaçando a distinção em relação a animalidade. Pode-se dizer, tomando as palavras de Douglas, que o carroceiro opera uma "mediação perigosa" e "nesfata" porque "atravessou a fronteira entre os dois mundos e penetrou no dos animais; e, por sua causa, alguns animais fizeram o caminho inverso e penetraram no mundo humano" (DOUGLAS, 1991, p.122). A segunda impureza é relativa a

manipulação de coisas que deveriam estar anuladas para que sua inexistência social se completasse[168].

Os resíduos carregados pelos carroceiros estão sob um processo de decrepitude, e portanto de indiferenciação, que contudo ainda não está completa – ainda que a busca do cliente que o contrate seja operar esta "ausência de forma" (o destino considerado adequado para o descarregamento não é chamado de bota-fora por acaso). Contudo, os carroceiros são agentes sociais que atuam na lógica inversa: os materiais que carregam são o início de um processo, ou melhor, estão inseridos dentro de um ritmo cíclico, distante de um fim. Uma das conseqüências primeiras desse movimento contínuo é que estes indivíduos devem lidar exatamente com a realidade de *transformação* das coisas. Parece residir aí a diferença essencial entre os carroceiros e os lixeiros (os carroceiros não se consideram lixeiros, assim como aqueles que os contratam, em sua maioria, também não os vêem dessa forma): enquanto o lixeiro lida, idealmente, com o resíduo indiferenciado no saco de lixo, o carroceiro transporta objetos em transformação, que não se prestam ao fim prematuro.

Ao voltar a atenção novamente para as espécies de carregamentos, agora sob esta perspectiva da transformação, é possível perceber que o *estado das coisas em processo* é importante definidor da relação do grupo com a cidade.

Os restos de alimento, quando em bom estado, são consumidos pelos próprios carroceiros ou são servidos a seus cavalos ou às várias criações de porcos, galinhas e patos. Frutas, verduras, legumes, pães, sucos, refrigerantes, chocolates, salgadinhos, enfim, uma série de produtos com validade vencida ou aspecto deteriorado, mas não necessariamente estragados (ou, para permanecer com a referência a Douglas, ainda não considerados impuros por uma série de agentes sociais).

Quanto ao carreto de podas é comum que o próprio carroceiro faça o serviço de corte e o carregamento das *galhas*[*]. Uma vez que a tarefa seja bem feita, a clientela está

---

[168] Como aponta Douglas, "Neste último estado de desintegração, a impureza é totalmente indiferenciada. Assim se fechou o ciclo. A impureza era uma criação de uma mente que diferencia, era um subproduto da criação da ordem. A partir de um estado original de indiferenciação e ao longo do processo da diferenciação, o seu papel era ameaçar as distinções estabelecidas; finalmente, regressa à sua verdadeira natureza, indiferenciada. A ausência de forma é, pois, um símbolo adequado para exprimir tanto o princípio e o crescimento como a decrepitude" (DOUGLAS, 1991, p.117).

[*] Termo utilizado pelos carroceiros correspondente a galho.

garantida, já que este é um serviço regular e circular - dali a uns meses as árvores crescem e são novamente cortadas.

Se estes primeiros carregamentos estão vinculados ao *ciclo natural-biológico das coisas*, os outros dois tipos de carga, também muito freqüentes, fazem parte de um *ritmo natural da vida urbana*, que também é cíclico. Móveis, eletrodomésticos, roupas, bolsas, revistas, e toda espécie de utensílio que por algum motivo foi considerado desnecessário ou inútil são em grande medida reutilizadas por aqueles que vivem em relação direta com o lixo. Se eles não forem reaproveitados ou consertados serão reutilizados numa nova função, ou em último caso, desmembrados para extração e venda de suas partes mais valiosas, metais e ferragens. (Mas aqui é necessário ressaltar alguns pontos. Os carroceiros geralmente não se dispõem a revolver as caçambas em busca de utensílios a serem reutilizados ou vendidos. No bota-fora são geralmente os moradores de rua que fazem isso e, nesse sentido, lidam com sujeiras que muitas vezes os carroceiros não se habilitam a manipular. Da mesma forma, o desmembramento de carcaças de eletrodomésticos e outros objetos para venda em ferro-velhos é feita por eles em menor quantidade se comparado com os outros agentes presentes no ambiente: carrinheiros, moradores de rua e os próprios funcionários da prefeitura. Portanto, a realidade de transformar objetos e produtos está mais associada aos próprios carregamentos: isto é, um cliente, ao negociar um serviço pode incluir no acordo o carregamento de tais objetos, que dependendo de sua condição podem funcionar como pagamento ou como mais um entulho a ser carregado. Outra possibilidade é quando no momento de carregar a carroça o carroceiro identifique no entulho objetos que ainda tenham valor, funcional ou mercantil, e faça a separação prévia, antes do transporte para o bota-fora) [169].

E entre todos os carregamentos transportados na carroça a maior quantidade é constituída de entulho da construção civil. Como ressalta Simões (2009) se a questão

[169] Pode-se dizer que há uma diferença funcional entres os indivíduos presentes *no bota-fora*. O carroceiro é o *agente transportador* enquanto os outros realizam a *manipulação* direta dos objetos. Analisando economicamente, é o transporte dos resíduos que gera a principal renda do carroceiro, enquanto que seu manuseio irá gerar a renda principal de outros agentes. O ganho financeiro que estes objetos podem gerar para o carroceiro são considerados um extra. Mas vale ressaltar novamente: a realidade de transformação e reutilização de objetos é muito frequente entre os carroceiros.

dos resíduos sólidos urbanos é uma preocupação (globalizada) crescente[170], justamente aqueles gerados na construção civil merecem uma atenção:

> Dentre os resíduos sólidos, (sic) gerados em uma cidade, merecem destaque aqueles provenientes da indústria da construção civil, tendo em vista a sua participação significativa no volume total de resíduos produzidos, obtendo cifras expressivas. (...) Apesar de ainda não haver uma Política Nacional[171] para esse tipo de resíduo, há que se destacar a aprovação da Resolução n. 307, de 05 de julho de 2002, pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Esta Resolução prevê, sobretudo, a redução dos desperdícios e do volume de material gerados na fonte, bem como cria alternativas de disposição, diferentes do aterramento, como a reutilização e reciclagem desses materiais (SIMÕES, 2009, p.30-1).

O volume de obras em Belo Horizonte segue a tendência "natural" de aumento progressivo e, no século XXI, esse crescimento está se radicalizando – *progresso significa construção*. E, cada vez mais, *construção implica em demolição*. Demolir o antigo para gerar o novo. Simões ainda destaca que em 1993, em Belo Horizonte,

> ... um estudo contratado pela SLU, com o intuito de conhecer melhor o que os cidadãos belohorizontinos descartavam, diagnosticou a situação da cidade frente aos resíduos sólidos urbanos nela produzidos. Os resultados possibilitaram não apenas quantificar o volume até então gerado, como também especificar os diferentes tipos de materiais tidos como "resíduos sólidos" e analisar a distribuição espacial das deposições clandestinas. (...) A partir das constatações levantadas, foi preciso voltar as atenções para a participação dos resíduos da construção civil: cerca de 40% do total de resíduos gerados era proveniente da indústria da construção; foram apontadas 134 áreas de deposição clandestina onde, diariamente, eram retirados 425 m^3 de material, além do gasto anual de US$ 1.070.000,00 para manter essas áreas limpas. Ainda foi estimada a geração de 2000 m^3 de resíduos de construção ao dia (SIMÕES 2009, p.35).

---

[170] "Nos últimos anos, muitas tem sido as pesquisas sobre o gerenciamento de resíduos sólidos urbanos. Tal interesse é justificado, tendo em vista um somatórios de fatores que, quando correlacionados contextualizam o tema numa realidade nada confortável. O elevado volume gerado, desses resíduos (...) são alguns dos problemas que a gestão pública vem enfrentando, mais veementes nas últimas décadas. (...) Na tentativa de combater, de maneira mais incisiva, os problemas relacionados com o gerenciamento destes resíduos, diretrizes foram traçadas e documentadas na Agenda 21". (SIMÕES 2009, p.28-9). A agenda 21, documento originado na conferência que ficou conhecida como Eco-92, realizada naquele ano no Rio de Janeiro, traça os "princípios do desenvolvimento sustentável" a serem adotadas globalmente por governos e empresas que tenham a "responsabilidade socioambiental" como norte. Em Belo Horizonte, a SLU se apresenta como seguidora destes princípios.

[171] A Lei nº 12.305 de 2 de agosto de 2010 instituiu a "Política Nacional de Resíduos Sólidos".

Assim, o ciclo natural da cidade é crescer (fisicamente) e esse crescimento gera entulhos. Nesse sentido, os dejetos e sobras podem ser associados diretamente aos dejetos naturais citados que também estão dentro de um ciclo. E os carroceiros são um dos principais responsáveis por seu recolhimento, que será reaproveitado em novas obras municipais (foi a partir do diagnóstico acima transcrito que a Prefeitura criou o Projeto Carroceiros). Portanto, o carroceiro é o agente social responsável pela manutenção de uma ordem cíclica da cidade[172] – tanto em seu aspecto natural como urbano – a partir de um tipo específico de relação que estabelece com as *coisas*. Isto é, o carroceiro lida justamente com *coisas* que a cidade definiu estar em *fase terminal* e além de transportá-las ele se utiliza do ciclo de *transformação natural*[173]. Assim, o que estava fadado à morte social precoce é reintroduzido a um processo. E como essa dinâmica se dá em um contexto urbano é interessante observá-la sob o viés da *situação mercantil das coisas*, formulada por Appadurai (2004)[174].

> Proponho que a situação mercantil na vida social de qualquer "coisa" seja definida como a situação em que sua trocabilidade (passada, presente ou futura) por alguma outra coisa constitui seu traço social relevante. Ademais, a situação mercantil, assim definida, pode ser decomposta em (1) a fase mercantil da vida social de qualquer coisa (2) a candidatura de qualquer coisa ao estado de mercadoria; (3) o contexto mercantil em que qualquer coisa pode ser alocada (APPADURAI, 2008, p.27-8).

Assim, para Appadurai, as coisas "entram e saem do estado de mercadoria". Isto é, no ciclo de duração das coisas existe determinada fase em que sua principal relevância é a trocabilidade. O que irá determinar essa e outras fases são fatores temporais, sociais

---

[172] Segundo dados da Prefeitura, a média diária de lixo gerado em Belo Horizonte é de 4.700 toneladas. Dessas, 1.800 são referentes a lixo domiciliar, 2.000 são resíduos da construção civil e 26 de poda. Em 2012, foram destinados às estações de Reciclagem de Entulho aproximadamente 103.500 toneladas de resíduos da construção civil (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2013).

[173] Qualifico como *natural* o processo de transformação inerente às coisas. Um pão, um ferro, um galho de árvore ou outro objeto necessariamente irá se transformar ao longo do tempo. Obviamente as durações dessa transformação são amplamente variáveis. Nesse sentido, pode-se dizer que o carroceiro administra e joga com essas durações: prolongando-as (ao reutilizar ou criar uma nova função para um objeto precocemente inutilizado), encurtando-as (ao disponibilizar, por exemplo, o entulho que será novamente material de construção), ou reincorporando-as ao seu ciclo (fazendo da poda matéria orgânica, ou do alimento pretensamente vencido, alimento a ser consumido).

[174] Deve-se ressaltar que em seu texto o autor constrói uma teoria geral sobre a *mercadoria* nos diversos tipos e organizações sociais. De qualquer forma, o contexto urbano é aquele em que essas características são mais expressivas e exaltadas.

e culturais. Nesse sentido, existem "*fluxos socialmente determinados*" para tais mercadorias (desde sua fabricação até seu descarte).

Mas afirmar que existe um fluxo pré-determinado equivale a dizer que existem também desvios de rotas. Os carroceiros se relacionam com as coisas descartadas da lógica social por uma série de agentes para quem estes objetos já não mais tem função – principalmente por estarem (grande parte das vezes) precocemente excluídos da "*situação mercadoria*"[175]. Ao interferir em seu fluxo socialmente determinado – que aqui é a exclusão da situação mercantil - ele as reintroduz enquanto mercadoria ou as transforma em outras coisas, que se não tem valor de troca, tem outros valores, como por exemplo, funcionais:

> Andávamos havia mais de uma hora sobre a carroça, indo em direção ao bota-fora com o terceiro carregamento do dia. Seguíamos conversando calmamente, entre desvios de morros muito íngremes e algumas buzinas de carros, quando Olavo parou a carroça, deu um salto para o chão, e da beira do asfalto retirou um objeto vermelho, até então invisível para mim. Acabávamos de atravessar a avenida José Cândido da Silveira, num trânsito que exige atenção redobrada do carroceiro. Já de volta à carroça ele dizia: "Está novinha. Tava precisando de uma boa pochete". E assim, em poucos segundos, um velho porta cds transformava-se em uma bolsa para guardar cartões de visita e dinheiro, papéis de grande fluxo na dinâmica diária de Olavo.

Histórias como essa permeiam um dia comum do carroceiro. Como descrito no capítulo 2, currais inteiros são erguidos com materiais descartados. Não só o carregamento que trazem consigo, mas toda a cidade abriga objetos prematuramente findados em um canto da rua que são fonte para invenção. A *situação processual* das coisas é matéria para criação.

4.2 - Sobre outras socialidades

Se ao longo da dissertação tratei da socialidade construída entre carroceiros e animais, e na seção anterior entre carroceiros e coisas, descrevo brevemente alguns tipos de relações produzidas entre seres humanos neste universo. A primeira é aquela

[175] Deve-se ressaltar que o carroceiro é mais um dentre vários agentes que está inserido na lógica social de resgate, renovação ou invenção de coisas precocemente descartadas - sejam carrinheiros e moradores de rua ou instituições como ONGs, associações ambientais, ou o próprio Estado.

construída entre os próprios carroceiros, que apesar de estar enunciada de maneira dispersa em todo o texto, merece considerações específicas.

O primeiro ponto a ser ressaltado é de ordem metodológica e se refere a como destacar um *grupo* a partir de uma população estimada em 14 mil indivíduos, que tem um modo de vida semelhante, porém dispersos em toda a cidade. Minha proposta foi construir um recorte dentro daquilo que chamei de *região de atuação*, que é constituída pela intermediação de alguns fatores: locais de criação de animais, locais de moradia dos carroceiros, áreas de negociação de serviços e área para despejo dos carregamentos. Assim, quando chamo essas pessoas de os *carroceiros do extremo leste* crio uma *nomeação* para distingui-los dos demais carroceiros, inclusive daqueles que também tem uma área de atuação no leste, contudo, mais próximos da Regional Centro-Sul de Belo Horizonte. Essa classificação é, de novo, um artifício para a pesquisa, uma vez que essas pessoas não constituem um grupo organizado, nem tampouco limitam-se exclusivamente a uma área de ocupação e atuação – porém fazem parte de uma ampla rede social que supõe o conhecimento mútuo. Se algum dos carroceiros do extremo leste receber uma demanda de serviço fora de sua região *costumeira* de atuação e julgar que valha a pena – e para isso irá levantar uma série de condições para avaliação: econômica, desgaste físico do animal, tempo de deslocamento – ele o fará (e utilizará outro bota-fora, caso seja mais prático).

Assim, ao fazer este recorte, evitei ao longo da dissertação utilizar o conceito de *grupo social* pois ele parece não se aplicar. Os carroceiros não se organizam para tal mesmo que se utilizem de certas associações que variam em determinadas situações. A fluidez e dinâmica de agrupamento dos carroceiros lembra as observações de Wagner (2010b) ao questionar se existem grupos sociais nas terras altas de Nova Guiné. Em determinada altura o autor afirma que os Daribi se utilizam de termos distintivos, que poderiam facilmente ser utilizados por um antropólogo como prova da existência de grupos constituídos, como fratrias e clãs. Contudo, o autor adverte:

> ... seria prudente considerar as distinções a partir de seu valor nominal, apenas como distinções e não como grupos. Elas agrupam as pessoas apenas na medida em que as separam ou distinguem com base em algum critério, e não podemos deduzir das distinções conceituais uma correspondência real entre os termos e os grupos de pessoas distintos e conscientemente percebidos. Os termos são nomes, não são as coisas nomeadas. Eles diferenciam ao dizer: "Estes são os do rio; aqueles são os da montanha", ou "Estes são

> provenientes de Weriai; aqueles, de Daie", e são significativos não por causa da forma como descrevem algo, mas por causa da forma como o contrastam com os outros. Em sua brilhante análise do 'totemismo', Lévi-Strauss conclui que 'Não são as semelhanças, mas as diferenças que se assemelham' (1975). (...) *Para* é um nome, não um grupo; é uma forma de distinguir, de incluir e excluir; é, pois, meramente um dispositivo para estabelecer fronteiras. Um dispositivo desse tipo pode ser usado de forma muito flexível, estabelecendo ora esta distinção, ora aquela, sem nunca se vincular a um elemento particular ou a um "domínio"delimitado de definição (WAGNER, 2010, p.246-7).

Observar os carroceiros sob essa perspectiva parece produtivo para compreender como são formadas associações e distinções de acordo com as situações. Por exemplo, quando em conversa com o Estado, pode ser de interesse uma diferenciação em relação a outras *regiões de atuação*, no sentido de conduzir discussões e reivindicações a respeito de melhorias em um bota-fora específico, pedido de criação de capineiras comunitárias ou baias nos arredores, fiscalização municipal para que carros não descarreguem ilegalmente no bota-fora, "roubando" serviços exclusivos dos carroceiros[176]. Nestes casos, é provável que a identidade mobilizada seja algo como "turma do bota-fora da Andradas".

Mas a abrangência da associação varia de acordo com o interesse. Assim, a designação "carroceiros da Leste" pode ser empregada em ocasiões de conversa direta com o Estado, em que se reivindique, por exemplo, a criação de um novo bota-fora para suprir a demanda de serviços dos bairros que formam a Regional. A nomeação pode ser ainda mais estendida, como "os carroceiros de Belo Horizonte", por exemplo, numa *carroceata*[177] que ocorra no centro da cidade, no *dia municipal do carroceiro*[178], com o objetivo de "mudar a visão da sociedade" sobre o ofício.

Assim, os carroceiros não se vêem como um grupo constituído e tampouco parecem ter interesse em se organizarem como tal. Justamente, um dos objetivos do Programa Carroceiros há 14 anos é estimular a criação da Associação dos Carroceiros de Belo Horizonte – seja por meio de uma única entidade de representação ou por grupos

[176] Segundo as normas de funcionamento dos bota-fora (constante em cartazes afixados pela Prefeitura nas URPVs) automóveis só devem realizar uma descarrega por dia ou o equivalente a 2 m^3 de resíduos. Na prática as regras não são cumpridas e o transporte de entulho em carros é cada vez maior.

[177] Termo utilizado pelos carroceiros equivalente à passeata com carroça.

[178] A Lei nº 8093 de 26 de setembro de 2000 institui que o Dia Municipal do carroceiro seja comemorado no primeiro domingo de setembro de cada ano em Belo Horizonte,.

menores, associados a bairros ou a regiões onde estão um dos 33 bota-fora. Contudo, o que se conseguiu até hoje foi a formação de uma fraca Associação que se limita a Regional Norte, mais ligada ao bota-fora do bairro São Bernardo. Apesar de seus presidente Marcelo ser carroceiro, questões como a marcação e condução das reuniões é dirigida pela coordenadora do Programa[179]. Desse modo, tanto a criação como a manutenção do grupo se devem à presença e pressão de um agente externo[180].

Entre os carroceiros do extremo leste não existe um consenso sobre o assunto, são nítidos os contrastes entre discurso e prática. A maioria dos argumentos a favor da formalização do grupo geralmente é coincidente ao discurso oficial, construído principalmente sobre a possibilidade de uma comunicação mais direta e eficaz com o Estado. Acompanhei algumas tentativas de criação da Associação no bota-fora da Andradas conduzida por dois carroceiros. Contudo, na prática, a mobilização não acontecia[181].

Assim, o modo de vida carroceiro parece ser formado por associações menos definidas, tanto espacialmente como temporalmente. Durham, ao descrever os laços sociais urbanos característico dos migrantes no Brasil os associa à traços originariamente rurais que também denotam esse aspecto:

> ... a não ser em atividades muito delimitadas (como no mutirão para a conservação dos caminhos) o trabalho coletivo não cria laços coletivos, mas manifesta apenas o conjunto de obrigações recíprocas que unem as pessoas, duas a duas. (...) Essa fluidez da organização social, que se caracteriza internamente pela reciprocidade restrita própria das relações diáticas, manifesta-se também na imprecisão dos limites do grupo de vizinhança marcado pela mobilidade das unidades constitutivas. Os laços de

[179] As reuniões são mensais e acontecem alternadamente nos bota-fora da Regional Norte. A presença dos carroceiros é geralmente reduzida. A dinâmica do encontro, como acompanhamento da pauta, direcionamento das discussões e marcação da próxima reunião são conduzidas pela coordenadora. Ela também faz a divulgação e o reforço na convocação dos carroceiros na semana anterior ao encontro.

[180] Parece que a maneira como se deu a formação e condução da Associação condiz mais com a realidade carroceira do que aquela pretendida pela Programa. Onde o Estado quer um grupo minimamente autônomo e formalmente constituído, cria-se uma associação frouxa, efetivada uma vez no mês nas reuniões.

[181] Legalmente, para que uma Associação seja formalizada, é necessário a mobilização de 8 membros e a definição de seus respectivos cargos, como presidente, vice-presidente, tesoureiro, secretário, etc., registrados em cartório. Durante o tempo em que convivi com os carroceiros não se conseguiu reunir este número mínimo de pessoas.

> solidariedade que unem os membros da comunidade entre si são os mesmo que unem membros de comunidades diferentes. (...) O grupo local possui portanto uma organização fluida, e seus limites frequentemente não são bem determinados, quer no espaço, quer no tempo. Na dimensão espacial, os grupos locais podem subdividir-se em grupos de vizinhança ou agrupar-se em unidades maiores para atividades especiais, como festas religiosas, mantendo frequentemente relações intervicinais baseadas em laços de parentesco ou compadrio. Na dimensão temporal, o núcleo pode ganhar ou perder população devido à mobilidade dos membros, evoluir para povoados e vilas, ou desagregar e desaparecer (DURHAM, 2004b, p.156-7).

Assim como enfatizado por Durham os carroceiros mantém um ciclo de prestações e contra-prestações, obrigações recíprocas que traçam laços restritos, ou associações maiores para situações específicas. Descrevo algumas citações a seguir.

Festa. A temporada de festas em toda Belo Horizonte e cidades próximas coincide com o período da seca. Descrita no capítulo anterior, a festa nomeada de *1ª Festa dos Cavaleiros de Casa Branca*, se não for observada em seu contexto de organização e condução, poderia ser equivocadamente entendida como indício de um grupo de pessoas constituído, que naquele momento realizava pela primeira vez um festejo organizado. Contudo, os dois principais marcadores da nomenclatura, um referente aos *agentes* da festa e o outro referente ao *território*, são termos mais amplos do que sugerem. *Cavaleiros* é uma categoria estendida a uma série de indivíduos - carroceiros, criadores e apreciadores de animais - não só do bairro mas de localidades variadas. Além disso, para a realização de uma festa desse porte – com algumas centenas de participantes - é necessário a mobilização de um número considerável de pessoas que ultrapassa em muito o alcance de um bairro[182]. A organização, produção, levantamento de verba, arregimento de público, de participantes e competidores, bem como a disponibilização de prêmios para as provas (geralmente provindos de doações de pequenas casas comerciais da cidade) mobilizam uma rede diversificada, envolvendo carroceiros e outros agentes não só da Regional Leste, mas da Regional Nordeste e até mesmo de outras cidades, como Sabará[183]. Assim, o referente espacial

[182] Da mesma maneira, tive notícia de uma festa realizada no bairro Tupi, na Regional Norte, organizada por carroceiros cuja área de atuação é o extremo leste da cidade.

[183] Na realidade, as associações se estendem a vários outros agentes, como o próprio Estado – é comum que as festas sejam financiadas, parcialmente ou totalmente, por "verbas parlamentares" de vereadores municipais (que custeiam parte do evento em *troca* da promessa de votos). Outras relações construídas são com as próprias associações de bairros ou diretorias de clubes de futebol amadores para a

não coincide com o território de um grupo mas com o local de realização da festa, que é determinado de acordo com a disponibilidade de espaços na cidade. Apesar da variedade de regiões e bairros de origem dos participantes ao longo de todo o festejo não houve diferenciações por origem territoriais – nem mesmo nos momentos mais propícios, como as competições entre cavaleiros[184].

Pequenas distinções diárias. Entre os próprios carroceiros que atuam majoritariamente em uma mesma região acontece uma série de pequenas associações simultâneas, temporárias e situacionais. E como tal criam distinções.

Um exemplo é aquela entre *carroceiros velhos* e *novos carroceiros*. No dia-a-dia é possível notar as diferenças entre as duas categorias no *trato* dos animais – e é comum que os homens mais experientes ajudem em algumas práticas, como no *casqueamento* e na ferragem dos animais, no corte da crina, ou no diagnóstico de doenças. Mas esta *distinção* é pouco utilizada e, geralmente, quando é acionada, articula um discurso sobre as práticas tradicionais ou reclamações quanto ao aumento de "concorrência" na manutenção de serviços. Na rotina de um bota-fora, novos e velhos carroceiros se relacionam idealmente sem distinções, inclusive nominais[185].

Outro tipo de cooperação são as já citadas parcerias de serviço entre dois carroceiros, com durações extremamente variáveis – que podem ser de minutos, horas, dias, meses ou anos. Essas parcerias podem se realizar de duas maneiras: quando um homem não possui animal ou carroça e associa-se a outro, com quem irá acompanhar os serviços, dividindo o trabalho e o lucro; a outra forma de associação é aquela entre um carroceiro já de idade mais avançada - para quem o serviço de carregamento é fisicamente penoso - com um carroceiro mais jovem - para quem a aquisição e manutenção de um animal e de uma carroça são de certa forma inviáveis.

---

disponibilização de espaço para a festa e outras demandas. A festa que descrevi foi produzida a partir de verba em grande parte angariada entre os indivíduos que a categoria *cavaleiros* abarca, em conjunto com moradores e comerciantes da região, e simpatizantes do que pode ser chamado de *cultura country*.

[184] A exceção foi o concurso da *garota amazona* no qual cada participante representava uma localidade (cuja distinção variava entre bairro, regiões da cidade, e municípios vizinhos).

[185] Além da não distinção (ideal) entre as duas categorias pode acontecer a associação temporária entre esses indivíduos. Por exemplo, nas situações em que os carroceiros que criam animais no curral do Valdir se articulam enquanto *turma* (para usar de um termo de Olavo), a associação se realiza entre indivíduos com experiência no ofício que variam de 4 a 30 anos, indistintamente.

Pode ainda ocorrer associações a partir da convivência em locais de criação conjunta de animais, como no caso do curral do Valdir. Ali, conforme a época, se associam até uma dezena de carroceiros para criar e tratar animais. A gestão e manutenção do local também se estabelece de maneira compartilhada.

A troca. Mas isso não é tudo. Na fala abaixo transcrita – uma resposta à pergunta "os carroceiros são unidos?" - Olavo demonstra a pluralidade de relações e faz importantes indicações sobre como se realiza o processo de distinção:

> Na verdade, você pode comparar com taxista. Por exemplo, a gente pode falar a turma de tal lugar, a turma de tal lugar... Agora quando chega nos bota-fora, quando juntam todas essas turmas, tem uns mais sociáveis, outros não, uns que são mais organizados, outros não, assim como tudo[186]. Mas de certa forma são unidos sim. A maior parte, é na base da união. Tanto que é mais *um pelos outros*. Se num dia um [carroceiro] não tem carreto e eu tenho 3, 4 carretos, eu passo. O outro que tem 3 em um dia e eu não tenho, passa pra mim. O [carroceiro] que não sabe fazer uma coisa[187], um ajuda o outro. 'Ah, minha carroça quebrou', eu te ajudo. 'Ah, meu pneu furou, busca a carga ali pra mim que eu tenho que trazer a carroça', o outro vai. Então tem esse tipo de união sim. São muito poucos os que se isolam. Mas se isolar, normalmente não [acontece]. Pra você fazer uma idéia, agora tem festa marcada lá em Sabará, no Morro da Cruz, no final de maio. E essa é a hora da união. Porque os caras que tem cavalo de carroça tem de sela também pra poder ir pra prova, pra poder competir, essa que é a parte legal da coisa. E fora disso, depois a pessoa faz na casa dele, no sítio dele um churrasco, e aí vai todo mundo, aquele negócio de ser um tanto pra cada um... tem cavalgadas...

O termo *turmas* utilizado por Olavo assinala a distinção a partir de uma classificação próxima àquilo que chamei de *áreas de atuação*[188]. Contudo, o nome agrupa pessoas

---

[186] É significativo que ao caracterizar as relações entre os carroceiros Olavo faça uma comparação com os taxistas. O pareamento parece indicar que um ponto importante para entender a dinâmica das relações está nesta qualidade compartilhada de *agente em trânsito*. Assim, o deslocamento espacial para efetuação dos serviços insere o indivíduo numa transumância constante e faz do bota-fora o principal ponto de socialidade entre os carroceiros. De um lado, o bota-fora é o centro para onde convergem carroceiros e carregamentos de variados bairros – e nesses encontros diários acontecem as alianças momentâneas (como a sequência da fala transcrita expõe). De outro lado, a dimensão espacial ganha qualidade complexa por ser concebida a partir do trânsito e não da fixidez (ver p. 210-1).

[187] *Fazer alguma coisa* aqui se refere aos saberes tradicionais: trato de animais e manutenção da carroça.

[188] Deve-se ressaltar que turma não é um *termo* utilizado de maneira generalizada e durante minha pesquisa de campo foram pontuais as vezes em que foi empregado.

a partir de critérios mais restritos, pois se refere a pessoas que atuam na mesma região mas que tem um convívio diário ainda mais próximo, como por exemplo, os carroceiros que dividem o curral do São Geraldo, ou um grupo familiar, formado por pai, irmãos e sobrinhos. Mas a fala de Olavo revela a *importância das pequenas associações diárias*, que surgem a partir do convívio no bota-fora e que acontecem em grande número. Assim, o que Olavo chama de *união* dos carroceiros parece estar vinculado a essas *curtas alianças que acontecem entre indivíduos*.

Portanto, a rotina carroceira cria um tipo mais generalizado de relação, fortemente baseado na *troca* – de pequenos serviços, de bens e de compromissos. A circulação desses elementos insere o indivíduo em um constante movimento de produção de relações que começam e terminam, para recomeçarem mais adiante, mantendo um fluxo constante de obrigações mútuas, que promove a integração social. Portanto, o que acontece aqui pode ser visto sob um viés parecido àquele construído no clássico ensaio de Mauss, quando o autor afirma que em situações como o *potlatch "há uma virtude que força as dádivas a circularem"* (MAUSS, 2003a, p.251). Também entre os carroceiros as relações são produzidas elas mesmas durante o processo de circulação (novamente: de bens, compromissos e serviços). E o que é mais significativo, esse tipo de interação recíproca não se restringe apenas aos carroceiros, se estende a outros agentes como funcionários da SLU, clientes, comerciantes e moradores da região. A extensão dessas trocas - com amplitude e variedade significativas – pode ser percebida na descrição de um período do dia na vida de um carroceiro:

> Tarnaldo tem 40 anos e está envolvido com o universo desde os 10. Como acontece com muitos outros carroceiros seu aprendizado se deu sob um *sistema de troca*: enquanto Chico, carroceiro da região, o ensinava as técnicas e saberes, o garoto ajudava no trato e na criação do animal e, posteriormente, a fazer serviços em parceria com seu tutor. Atualmente, Tarnaldo cria seu animal no curral de São Geraldo, junto de outros sete carroceiros. O terreno é de Valdir, que sede uma parte da área para a criação dos animais. *Em troca*, alguns deles pagam aluguel ou fazem como Tarnaldo, que ajuda na manutenção do local ou realiza pequenos serviços para o proprietário. Seu cavalo e sua carroça foram comprados de Valdir, e estão sendo pagos em pequenas quantias semanais, ao longo de oito meses.
>
> São 8h da manhã de uma quarta-feira, quando Tarnaldo chega ao curral e verifica se Desenho, seu cavalo, se alimentou do capim deixado na noite anterior. O capim servido era

uma quantidade extra que tinha sido coletada por Paulo (que também utiliza o curral) na tarde anterior. Em uma rápida conversa ao se cruzarem na rua, entre serviços, Paulo pedira para que à noite, Tarnaldo servisse o capim para Cardeal, seu cavalo, e em *troca*, como a quantidade era grande, alimentasse também a Desenho. Nesta manhã, ao averiguar que seu animal havia consumido todo o capim, Tarnaldo serviu então uma pequena porção de ração – adquirida no começo da semana no comércio de Léo, localizado a alguns metros do curral, a quem pagaria dali a alguns dias, assim que juntasse o valor correspondente.

Enquanto Desenho se alimentava o carroceiro foi até a baia onde Olavo tratava seus animais. A baia tinha sido erguida há uma semana atrás, por Olavo, Tarnaldo e mais dois homens, a partir de materiais conseguidos em carregamentos, achados no bota-fora ou na rua. Tarnaldo perguntou se naquele dia, como combinado, poderiam *fazer a crina* de seu animal. Ao terminar o trato, Olavo realizou o serviço, deixando a crina bem rente ao corpo, mas ainda cheia, como seu dono prefere. Não houve pagamento financeiro pelo serviço.

Como naquela manhã Tarnaldo não tinha ainda acordado nenhum serviço, decidiu dedicar aquele período ao trato do animal. Cortou parte do pneu de caminhão que tinha conseguido também pelo sistema de *trocas* de favores com Leitão, outro carroceiro do curral, e chamou Pezão, jovem aprendiz que ainda não possui animal e carroça e trabalha sobre a lógica de parceria com os carroceiros que criam seus animais ali. Em aproximadamente uma hora e meia os dois casquearam, ferraram e deram banho no cavalo.

Já no fim da manhã Tarnaldo se lembrou que seu vizinho o havia solicitado um serviço de carregamento de entulho. Ao chegar no local calculou o carregamento em três viagens, e antes de estabelecer o preço, seu cliente lhe propôs uma televisão ainda em bom estado, que também entrou no negócio. Quando transportava o último carregamento, por volta das 14h, Tarnaldo cruzou com uma série de carroceiros que faziam a refeição em um restaurante da região. Vendo que um dos jovens, que também trabalha no sistema de parceria com os mais velhos, já havia acabado de almoçar, pediu para que ele conduzisse sua carroça até o bota-fora, descarregasse o entulho e que pegasse dois baldes de ferragens e latarias ali separado, descarregando-o no curral (mais tarde Tarnaldo buscaria as ferragens e as negociaria no ferro-velho). O carroceiro então ficou por ali, almoçando.

Essa pequena descrição poderia se estender mas o trecho é suficiente para apresentar a série de *trocas* (e *dívidas*) as quais um indivíduo está inserido no dia-a-dia. O universo carroceiro guarda em si vários exemplos desta que é uma característica universal das sociedades humanas, apesar de mais raramente observável nas ditas sociedades complexas (LÉVI-STRAUSS, 1982). Ou seja, a troca e a reciprocidade fundamentam várias relações sociais dos carroceiros; são elas, em grande medida, que regulam as alianças que se formam diariamente. O carroceiro está em um movimento

constante, em que é simultaneamente doador e receptor, variando tais posições conforme o momento temporal em que se encontra determinada relação. Essa produção está ligada a atividades diárias como trato e criação do animal, negociação e acordos para uma série de carregamentos, compra e manutenção da carroça, parcerias de carregamento e negociação de insumos. Assim, do ponto de vista do carroceiro, *circulação é relação*. Um exemplo significativo nesse sentido é o modo e a freqüência do tráfico de animais entre os homens. Um rápido levantamento do histórico de vida dos animais que transitam na Regional Leste mostraria que, por exemplo, um cavalo relativamente jovem, com 7 ou 8 anos, pode facilmente ter passado pelas mãos de cinco ou mais carroceiros da região[189].

Portanto, por mais exagerado que seja o vínculo entre homens e animais, a lógica não é tanto de *posse prolongada*, como se poderia supor. Essa circularidade, obviamente tem como principal moeda de troca o dinheiro – mas, deve-se ressaltar que não exclusivamente. Outros animais, objetos, ferramentas, serviços, veículos e equipamentos podem entrar no acordo. De certo modo, o dinheiro está sob a mesma lógica circular em que se encontram outros bens, e a moeda não é tanto pensada em termos exclusivos de acumulação. Um indício desta lógica é a própria maneira como são realizados os cálculos, contas e negócios nesta economia, geralmente sob uma medida temporal *diária*. A fala de Daniel, em um dia de trabalho, quando estávamos prestes a começar o 5º carregamento, ressalta esta concepção:

> Eu também não tô com pressa não, hoje eu já fiz o que tinha que fazer antes de vir pra cá! Só as 4 viagem que bati ali já deu pra salvar meu dia! Isso aqui agora é complemento.

Essa conversa acontecia no final de uma manhã e Daniel poderia ou não continuar trabalhando durante à tarde, conforme sua vontade e o cansaço seu e do cavalo. Pode-se notar novamente a existências de traços nessa lógica que remetem a economia campesina, notadamente familiar e não assalariada:

---

[189] Segundo os carroceiros, os cavalos mais baratos e de melhor qualidade são vendidos nas cidades do interior de Minas Gerais. Existem carroceiros que articulam a vinda de animais novos para comércio, contudo, a freqüência e o número de animais importados do interior é menor do que a demanda. Assim, a compra e venda de animais que já trabalham na região é grande, gerando essa circularidade.

> [O] produto do trabalho familiar é a única categoria possível de rendimento para uma exploração artesanal ou camponesa baseada no trabalho familiar, visto não existir maneira de decompor analítica e objectivamente o rendimento. Posto que o fenómeno social do salário não existe, também não existe o fenómeno social do lucro líquido. É portanto impossível aplicar o cálculo capitalista do lucro. (...) A importância do produto do trabalho é principalmente determinada pela dimensão e composição da família, ou seja, o número de pessoas da família capazes de trabalhar pela produtividade da exploração e - o que é particularmente importante - pelo grau de auto-exploração, graças ao qual os activos fornecem uma certa prestação de trabalho ao longo do ano (TCHAYANOV 1981, p.482).

Guardadas as devidas diferenças – principalmente relativa a dois pontos: o que o carroceiro negocia é seu serviço e não um produto; e aqui a produção é individual mais que familiar - pode-se fazer uma comparação lógica entre os dois sistemas, uma vez que na economia carroceira a produção é garantida exclusivamente pelo esforço de um indivíduo em conjunto com seu animal. Também aqui a lógica da mais valia perde força e o trabalho produtivo tem outros objetivos que não somente o lucro. (Além da subsistência outros elementos entram no cálculo de tempo e produção, como a liberdade no trabalho, o descanso de homem e animal). A própria abrangência e diversidade dos elementos de troca da economia carroceira divergem daquela mais generalizada em um contexto capitalista, regulado pela lógica do lucro financeiro.

Seguindo esta lógica circular é comum a ocorrência de animais na situação de alienação, uma vez que aquele que *pretende* a posse atual (mas ainda não completamente efetivada), vem pagando com certa periodicidade ao antigo dono (alguns intervalos de dias, semanas ou meses) um valor determinado. Nesse ínterim, ainda que o novo proprietário se utilize do animal, ele não estará sob a posse total nem de um, nem de outro[190].

Mas é necessário ressaltar que se a circularidade é grande, é também comum o vínculo de um carroceiro a um animal específico, por afeição ou pelo reconhecimento de qualidades singulares, que fazem com que o cavalo não entre nesse sistema. Essa dinâmica é melhor explicada por um carroceiro:

---

[190] O anexo 6 apresenta uma conversa entre dois carroceiros que revela a rede de circulação de um único animal e a maneira como é tratada a dívida e resolvida a controvérsia financeira a partir da circulação de outros objetos. Nas seção 4.3 (p.206) retomo a questão.

> *O pessoal traz [os animais] de interior e vende pra um, que aí vai e repassa pra outro. Então um cavalo que vem do interior passa na mão de vários aqui.* Até chegar na mão de um que gosta, igual no meu caso. Eu e meu irmão somos assim, a gente compra cavalo, mas a gente não compra cavalo pra comércio. E por gostar, a gente apega muito. Então a gente fica mais tempo. Não é aquele negócio de comprar, vender, repassar não. Os que a gente pega fica até envelhecer, enquanto agüentar ficar com a gente, a gente tem eles, trata bem. Esse cavalo mesmo que eu peguei, eu peguei ele magro, esse branco. Aí eu já tô recuperando ele, ele trabalha, me atende muito bem. [*Paulo*]

A distinção que Paulo faz entre carroceiros que compram apenas animais que gostam e carroceiros que adquirem para comércio pode ser relativizada em pelo menos dois pontos. O primeiro se refere justamente ao número expressivamente maior de animais em circulação em comparação àqueles que estão sob a posse de um único homem há muitos anos. E mesmo aqueles carroceiros que normalmente não adquirem ou vendem animais a partir da lógica de circulação – que nesta fala é condenada como simples interesse comercial – passam, também, com relativa constância, por ocasiões de perda de animais[191], o que os coloca (ao menos momentaneamente) no mesmo ciclo. Portanto, um homem pode estar participando da lógica de circulação de animais devido a fatores externos a esse ciclo, que são justamente a morte, fuga ou roubo de um animal.

Quando a interrupção da circulação de animais entre os carroceiros acontece devido ao roubo, surge no imaginário dos próprios carroceiros seu antípoda na cidade, que é encarnado na figura do cigano. Assim, às alianças construídas em torno do animal – que não se reduzem a esse ciclo de troca de animais, mas de serviços e favores em torno do trato, da criação e do trabalho diário – contrapõe-se as *relações de inimizades*, que em última instância são estabelecidas com aqueles responsabilizados pela *pilhagem* daquele que é o item de maior valor social para o carroceiro:

---

[191] Todos os carroceiros com quem conversei – com exceção daqueles que tem um tempo de experiência ainda muito curto, inferior a um ano de serviço - já viveram casos de roubo, perda ou morte do animal. A freqüência desses casos é significativa. O caso de Daniel é ilustrativo. Na fala reproduzida a seguir, ele calcula o número de animais que possuiu nos últimos 3 anos de serviço: "Já tive 7 animal. Então, com esses 3 animal que eu tô agora, eu já tive 10. Muitos morreram. Um, eu soltei lá em cima na mata [o carroceiro se refere à *criação de animais solto no pasto,* na Mata do Inferno], o bobão foi atravessar de um lado pro outro, não viu a vala, caiu lá embaixo. Outros dois morreram atolados aqui embaixo, no Santa Inês, foi a mesma coisa. Deixava solto, aí quando chegou a hora deles atravessarem de lá pra cá, quando foi ver, eles já tinham entrando no atoleiro, tentaram sair, mas já não dava mais. Já me roubaram dois animais também. Então eu já tive 2 animais roubados e 5 morreram. Dois, cobra pegou lá em cima na Mata [do Inferno], 1 caiu no buraco, e mais 2 ficaram atolados".

> Direto fica ‘neguinho’ me perguntando, "você não viu meu animal aí não?". Eu falo, "seu animal tava em tal lugar, assim, assim, ó. Aí o cara vai lá procurar o animal dele, muitas das vezes ainda dá sorte de achar, né. Porque hoje em dia vagabundo tá, ó… roubando! Os cara rouba, e leva pro cigano em Capelinha, lá em Betim, que o cigano chega "ô gangin, ô gangin! E essa jóia aí, gangin? Quanto você tá pedindo nessa jóia?” O cigano já *cresce o ôio*, mas aí você tá achando que o cara vai pagar a você um dinheiro bom no animal, rapaz, o cara tá querendo te pagar a você é R$50! Eu falava pro cara, “ô meu filho se matar esse animal e fizer salame eu ganho muito mais!”.

Na realidade existe uma desconfiança velada de que os próprios carroceiros também pratiquem o roubo, mas ao conversar sobre o assunto, a responsabilidade costuma recair sobre os ciganos, que como já dito, são os *outros agentes* urbanos que apresentam relação com animais próxima ao universo em questão. Quando o cigano não é responsabilizado diretamente pelo roubo é a ele que irá imputar-se a intermediação do negócio com o animal roubado, como também fica explícito na fala de outro carroceiro: “Esse pessoal que mexe com droga, rouba [os animais] e vende barato pra cigano e cigano redespacha pra outros lugares, traz de fora pra cá”. Assim, do ponto de vista do carroceiro, um de seus principais inimigos é o cigano que além de roubar seu bem mais importante, interrompe a circulação restrita (a determinada região) e o reintroduz à outro ciclo, afastado geograficamente.

As relações entre humanos construídas por intermédio do animal ainda tem outras facetas. Uma delas é o empréstimo, citado no capítulo 2. Há uma ressalva quanto a essa prática, principalmente devido à *personalidade* do animal, que em última instância só é amplamente conhecida por seu dono, estando o sujeito que solicita o empréstimo sob um duplo perigo. O primeiro é referente à sua própria pessoa, que pode ser prejudicada por uma “malvadeza” ou “malandragem” do animal. O segundo risco é contrair uma *dívida* exorbitante para com o dono – moral e econômica - caso venha a acontecer um acidente em que o animal (ou a carroça) sofra algum dano. Mas se o empréstimo é uma relação delicada nem por isso deixa de acontecer. Como é frequente os casos em que um animal morra, desapareça ou seja incapacitado de trabalhar, há de imediato duas alternativas para o carroceiro continuar em atividade – o trabalho em regime de parceria ou o empréstimo, de duração variada. Por outro lado, o principal risco para aqueles que emprestam um animal é que seu cavalo seja *judiado* – termo utilizado no dia-a-dia para caracterizar o maltrato devido à violência ou à submissão a esforço excessivo. Entende-se que nenhuma outra pessoa trate tão

bem o animal como o seu próprio dono e, nesse sentido, a lógica referente aos animais que não entram no círculo comercial também se aplica ao empréstimo. Na fala abaixo transcrita, a ironia da primeira frase não esconde a importância da questão:

> *[Em] Cavalo dos outros, chicote da gente é bom demais, sô*. Você vê que os que pedem é porque não tem capacidade de ter, mas quando pedem é justamente porque não tem cuidado, não tem zelo. E se não tem zelo, não vai ser o meu que vai pegar não.

É também comum a prática de empréstimos de garanhões para *cobrir* o animal fêmea de um carroceiro que pretende obter uma cria. Nesses casos o dono do animal macho o cede por dois ou três dias, durante o cio da fêmea. Geralmente, o potro será de propriedade do dono da égua.

<u>*Clientes*</u>. De acordo com os carroceiros, o mês é dividido em períodos de *alta e baixa* demanda. A primeira e a última semana do mês são marcadas pela escassez de serviço. A partir do 5º dia útil, quando os "salários e aposentadorias começam a ser pagos", os carregamentos tendem a crescer. Assim, em média, o carroceiro tem, no máximo, 20 dias no mês de serviço relativamente abundante.

O carroceiro preocupa-se em formar uma rede de fregueses potenciais, que o tenham como única pessoa como referência para carregamentos[192]. Um *serviço bem feito* pode garantir futuros transportes, se não regulares, certos quando necessários. Pela mesma lógica o cliente satisfeito irá ajudar o carroceiro a expandir a clientela, espalhando seu contato na região.

Portanto, a prática do ofício depende de uma boa *comunicação* entre carroceiro e cliente, que funciona a partir de determinados elementos. O primeiro é a própria *presença* do carroceiro nas ruas – é preciso que o carroceiro *seja visto*. Assim, o constante deslocamento na região é importante, mesmo em épocas de baixa demanda. Em dias em que não há serviço e a concentração de homens no bota-fora é grande, de tempos em tempos um dos carroceiros sai, à procura de clientes nos bairros. Além de durante o deslocamento ser possível o surgimento de serviços, nestes momentos o

[192] Quando o volume de serviços é grande a ponto de não ser possível ao carroceiro atender todas as demandas, ele indica outra pessoa, a quem tenha confiança, para garantir a satisfação do cliente e manter o contato para futuros carregamentos. O "passar serviço" entre carroceiros está inserido no sistema de trocas constantes (ver fala de Olavo transcrita na p.192 deste capítulo).

carroceiro distribui entre moradores e estabelecimentos comerciais seu cartão[193] com o número de celulares para contato. Portanto, a rede de *comunicação* criada pelo carroceiro é estruturada *imageticamente*, como a fala abaixo demonstra:

> Uma coisa que influencia muito, que eu faço questão, é o animal bem tratado, uma carroça bem preparada, um bom arreio, isso aí te ajuda muito pra você pegar o serviço, entendeu? Às vezes, nós tamo parado lá no bota-fora, pára um carro, o cara olha para uma carroça, olha pra outra, chega na sua e fala, 'eu quero que você vá lá em casa'. Por quê? Porque o cara vê o seu cavalo bem cuidado, o arreio bem arrumadinho, a carroça bem trabalhada, entendeu? Tudo isso aí te ajuda, tudo isso influencia. [Paulo]

A *visualidade* e a *imagem* para o carroceiro são dimensões conscientemente manipuladas para angariar serviços. Adornos e enfeites são acoplados às carroças, que além de personalizadas conforme o gosto do dono (ver Fig.19), são pensadas como maneira de conquistar novos clientes. Sua beleza e conservação transmitem a idéia de um carroceiro cuidadoso, preocupado com a limpeza, pontos fundamentais para um cliente que muitas vezes irá abrir sua casa para que o serviço seja realizado. A situação abaixo transcrita demonstra a importância da *presença do carroceiro na rua* e da *imagem que transmite*. Estava com Olavo em Santa Tereza, levando um entulho para o bota-fora, quando um senhor acenou de dentro da sua casa:

> Cliente – Ô moço, bom dia.
>
> Olavo – Bom dia, tudo bom?
>
> C – Eu tenho um negócio aí, por acaso o senhor pega, assim, alguma coisa pra carregar? É madeira, coisa leve, o senhor quer olhar? Ou o senhor tá ocupado?
>
> *Olavo vai olhar a carga nos fundos da casa do cliente. Ao voltar continua a conversa.*
>
> O – ... no caso, agora não cabe. Que horas o senhor quer que pegue?
>
> C – Temos que marcar uma hora. Mais ou menos que hora é bom pra você?
>
> O – Se o senhor quiser mais pra agora, eu volto. Se quiser mais tarde, lá pra 1h...
>
> C- Bom, tenho que pensar...

[193] Os próprios cartões – mais um tipo de identidade criado pelos carroceiros - revelam a maneira de concepção dessa *imagem* a ser publicizada: uma síntese do nome do carroceiro à uma imagem do cavalo e/ou de uma carroça. Ver Fig. 18)

O – De qualquer jeito eu vou te dar o meu cartão. Se o senhor decidir retirar, é só me ligar que eu venho, se quiser marcar horário....

C- Mas aqui, você tá com um cavalão forte!

O – É, brigado...

C – Tem uns que arrumam uns pangarés magrelo...

O – Ah, não, eu faço questão de cuidar muito porque pro bicho agüentar o serviço pesado com a gente, tem que ser bem cuidado, né...

A conversa indica dois momentos em que a visualidade e a imagem do homem-cavalo-carroça foram importantes na comunicação: o bom estado de conservação da carroça e o corpo sadio do animal chamaram atenção do cliente que se sentiu seguro para negociar o serviço; e o cartão dado foi a garantia de um contato futuro.

Outro aspecto da *comunicação* que invariavelmente surge é a pechincha, *operador* quase obrigatório na negociação, pedida pelo cliente, que já é, obviamente, recebida estrategicamente pelo carroceiro. Na cena que se segue, eu e Daniel conversávamos em cima da carroça, indo em direção ao bota-fora, também para fazer um descarregamento de entulho:

Daniel – Geralmente o pessoal [clientela] acha que não, mas é muito entulho. Entulho é um trem danado, quanto mais você tira, mais aparece. Entulho, se você for calcular uma carroça, você já calcula logo duas. Eu ontem mesmo "passei rôia[*]" no serviço enquanto você tava me esperando. Eu fui pra lá achando que eu ia gastar umas duas viagens mais ou menos, acabou que eu gastei onze carroça!

Seguimos por um quarteirão em silêncio, quando o carroceiro volta a falar.

D – Quer ver, esse cara aí ó, me pedir pra tirar esse entulho dele?

Cliente – Ô véi! Quanto você vai fazer pra mim hoje? Preço bom, hein?!

Daniel encosta sua égua e dá uma olhada no entulho, encostado no muro da casa.

C – Preço bom, hein, preço bom! Dá duas carroças?

D – Dá mais um pouquinho, viu, dá mais um pouquinho. Isso aqui dá três carroças!

C – Eu acho que dá duas, hein?!

[*] Equivalente a "passei por uma situação complicada".

D – Eu encho a carroça, você fica do meu lado me olhando!

C – E quanto dá pra fazer?

D- ... dá pra fazer por 60 mirréis!

Cliente reclama e chegam ao valor de R$50.

C – Você passa aí então?

D – Na parte da manhã eu tô agarrado, aí eu vou lá em casa na hora do almoço, peço pro meu irmão levar essa égua pro pasto e pego minha outra.

C – Aí você pode chamar. É só você falar que é serviço pro Zezé. Aí você pode levar.

Daniel sobe na carroça e seguimos nosso caminho.

D – Esse povo deixa entulho aí só pra eu pegar, freguês antigo. Só aqui eu já tirei mais de 40 carroças pro irmão dele.

N – Ali dá 3 carroças mesmo?

D – É... eu já calculo pra mais, entendeu? Se vai dar 3 eu falo 4, que aí se qualquer coisa passar um pouco... ou então dá menos também, sai pelo menos no 'elas por elas'. Eu faço a viagem normalmente por R$25. Ali, pra ele ali eu já falei 60 merréis e ele falou que não. Aí eu falei "paga uns 50 então", que pelo menos R$50 já sei que vai tá garantido. A gente que é pessoa que já trabalha há mais tempo, querer assim 'dar uma facãozada[**]', não dá. Igual o cara aqui, tá há um mês me esperando pra tirar isso pra ele.

Uma vez surgida a demanda do serviço, outro momento da *comunicação* se estabelece, este mais delicado porque relacionado a um grau de entrada na intimidade do cliente: muitas vezes os carregamentos devem ser feitos em quintais e varandas de casas, o que implica na incursão não só do homem, mas muitas vezes do animal e da carroça no ambiente doméstico. A fala de outro carroceiro, é também exemplar para compreensão da complexidade nesse momento:

Todo lugar que eu chego, sou bem tratado, porque eu respeito as pessoas, é o nosso cartão de retorno. A gente trabalha direito na casa da pessoa. Em vários lugares que a gente vai, o cara fala, 'olha, a partir de hoje ninguém pega entulho mais, só você, me dá seu telefone, seu cartão'. Isso engrandece a gente demais, favorece muito. Agora tem lugares que a gente vai tirar entulho e o cara fala, 'aquele menino não vai tirar entulho

[**] Equivalente a cobrar um preço maior do que o normalmente praticado na região.

> aqui nunca mais, ele deixou aqui tudo sujo, xingou minha esposa, passou em cima da planta da minha esposa, derrubou o portão, quebrou o muro, roubou...'.

Resta salientar que também a relação entre carroceiros e clientes não é organizada exclusivamente pela relação monetária. Muitas vezes o pagamento não é feito simplesmente com dinheiro, uma série de objetos e utensílios podem entrar na negociação. Também uma situação que presenciei com um carroceiro é ilustrativa. Após fazer mais de 10 carretos para um cliente, serviço que ficaria em torno de R$300,00, o carroceiro acordou com o cliente que levaria um *freezer* velho e estragado. Neste momento o objeto ganhava um status indefinido, já que em parte era carregamento, mas não deixava de ser pagamento, pois os termos do acordo colocavam o equipamento como algo a ser negociado posteriormente. De fato, o carroceiro logo em seguida se dirigiu ao ferro velho com o *freezer* e ali retirou e vendeu todo o cobre do equipamento, recebendo uma quantia de R$130,00.

O mesmo se dá com carregamentos de alimentos provindos da limpeza de sacolões ou pequenos casas comerciais de bairro. Nesses casos, além do pagamento em dinheiro, o próprio carreto é útil ao carroceiro. O caso de Seu Luiz é emblemático pela proporção da rede que estabeleceu: no início e no fim do dia, ele é o responsável pelo transporte dos alimentos que não foram vendidos num sacolão do São Geraldo. Do alimento recolhido, ele retira aqueles que considera bons para sua própria alimentação ou para seu animal. Muitas vezes passa no bota-fora e distribui pequenas porções para outros carroceiros e seus animais. O carregamento então é levado para um pequeno sitio em Sabará e é servido como lavagem para uma criação de porcos de uma família. Seu Luiz explica a dinâmica:

> No sacolão eu tiro lixo de domingo a domingo, eles paga eu R$200. Mas do queijo ao alho eles me dá. Eu posso pegar tudo na banca que eles não cobram de mim. Esse homem aí [do sítio em Sabará], ele me paga, ele e o filho dele, R$500, mas eu posso ter porco aí. Aí onde nós lá vai tem um animal meu e eles não cobram de mim [pra guardar].

Portanto, a rede diária de transporte criada por Seu Luiz vai muito além da renda financeira. Além de conseguir o pagamento em dinheiro nas duas fontes envolvidas, o carroceiro garante um constante abastecimento de alimentos (não só aqueles que são descartados, mas os que estão à venda). A relação permite ainda que ganhe, vez ou outra, porcos e outros animais e até mesmo adquira um pequeno espaço no curral da família para criar um potro.

Para concluir a seção, pode-se afirmar que a lógica que rege o serviço e as relações de troca dos carroceiros, por não ser exclusivamente monetária, revela outros interesses intrínsecos à atividade. Tal sistema pode ser observado à luz da perspectiva antropológica de Polanyi, para quem "a economia do homem, como regra, está submersa em suas relações sociais" (POLANYI, 2000, p.66). Para o autor qualquer sistema econômico está "atrelado a um certo número de interesses sociais" (*Ibid*, p.66) e, assim, os bens materiais são importantes para um indivíduo na medida em que servem a propósitos que visam a manutenção de sua "situação social", suas "exigências sociais" e seu "patrimônio social". A observação da economia carroceira parece ilustrar tal perspectiva justamente porque a maneira como se instaura e se perpetua – a partir de trocas – indica um modo de "salvaguardar sua posição social" na cidade. Ou seja, suas relações fazem ver de maneira mais explícita a lógica em que "a longo prazo, (...) as obrigações sociais são recíprocas, e seu cumprimento serve melhor aos interesses individuais de dar-e-receber" (POLANYI, 2000, p.66). Volto ao princípio da reciprocidade na próxima seção.

Este tipo de serviço, não exclusivamente calcado no lucro financeiro, deve ser observado ainda à luz da própria natureza do trabalho carroceiro – realizado por um único homem e seu animal (ou em conjunto com um parceiro, não raramente de sua própria família) - cuja remuneração não se restringe à lógica salarial. Também por este viés a economia carroceira guarda associações à economia campesina. Como destaca Tchayanov (1981) nas chamadas economias familiares[194] há uma ênfase no valor qualitativo, mais que quantitativo de bens e serviços – que a teoria econômica e sociológica irá classificar como a ênfase na subsistência[195]. Este caminho é produtivo no sentido de mostrar que a economia carroceira valoriza qualitativamente bens e serviços que assim podem ser negociados independente de um acordo monetário. Em um típico acordo desse sistema a coleta de capim representa para um indivíduo a

[194] O autor enumera cinco tipos de sistemas econômicos não-capitalistas: economia-familiar; escravatura; servidão; economia feudal; comunismo (TCHAYANOV, 1981).

[195] Aqui cabe uma nova alusão à crítica que Sahlins (2007a) e Clastres (2004a) fazem ao mesmo tipo de visão - que durante certo período vigorou no meio acadêmico - em relação às sociedades ditas primitivas. Os autores demonstram a partir de inúmeros dados etnográficos que as então chamadas "sociedades da escassez" eram na realidade "sociedades da abundância" e prezavam seu tempo livre mais que a dedicação exclusiva ao trabalho que visaria um excedente sem sentido naquele contexto cultural. Ainda que os carroceiros estejam longe de uma condição de vida materialmente abundante, tampouco se pode restringi-los a uma luta pela subsistência. Suas escolhas, estratégias e visões econômicas reconhecem outros princípios que não somente a subsistência.

limpeza de um lote e para outro a garantia de alimentação para seu cavalo. Não há aí uma relação lucrativa em termos monetários, é a qualidade do serviço oferecido pelo carroceiro – limpeza - e a qualidade do insumo fornecido pelo proprietário do lote - alimentação para o animal - que determinam a troca. Portanto, a economia organizada dessa forma garante um sistema de relações em que o carroceiro mantém uma situação social de interdependências qualitativas: ao mesmo tempo que adquiri um bem (ou um serviço) fornece um serviço (ou um bem).

4.3 – Horizontalidade, inter-atividade e duração da relação

Portanto, grande parte da *lógica* carroceira é concebida a partir da *potencialidade da troca*[196], o que faz novamente pertinente a referência a Mauss:

> é que tudo, alimentos, mulheres, filhos, bens, talismãs, solo, trabalho, serviços, ofícios sacerdotais e funções, é matéria de transmissão e de prestação de contas. Tudo vai e vem como se houvesse troca constante de uma matéria espiritual que compreendesse coisas e homens, entre os clãs e os indivíduos, repartidos entre as funções, os sexos e as gerações (MAUSS, 2003a, p.203).

O que o autor chama de *matéria espiritual*, no caso dos carroceiros pode ser pensado como a própria *produção de relações*. É a dinâmica de produção e circulação de animais, bens, serviços, compromissos, festas, clientes (associados ao trânsito e à apropriação do espaço urbano), que articula sua experiência urbana[197].

---

[196] Um último exemplo, este vivenciado por mim, também ilustra como se desenvolve esse *olhar sobre as coisas*. Na única vez que me conduzi ao bota-fora por meio de bicicleta, fui abordado em poucos minutos por Johninho, *jovem aprendiz*, que pediu para andar um pouco no veículo. Depois de alguns minutos voltou até mim e ofereceu, "te pago agora R$150 na bicicleta". Da mesma forma, alguns carroceiros, curiosos sobre o valor da minha câmera, calculavam sua importância comparando-a ao valor de um bom animal e faziam afirmações do tipo "eu não troco essa câmera por um bom *tordilho*".

[197] Esta pesquisa não abarca a importante dimensão do ciclo doméstico. Portanto, a *lógica circular* que venho descrevendo não abrange essa esfera. Seria necessário um maior tempo em campo para que o contato com essa importante esfera da vida permitisse uma compreensão mais aprofundada. Seria interessante ver até que ponto uma certa freqüência de casamento entre carroceiros e filhas de carroceiros é de fato significativa – e se é possível pensar num traço longinquamente parecido com a realidade dos ciganos. Em relação aos filhos homens, é comum o ingresso no universo pela lógica do aprendiz que, como descrita, também funciona como um *sistema de trocas* com o próprio pai ou outro carroceiro. Portanto o indivíduo homem se insere desde cedo nesta lógica de circularidade.

A ausência de um grupo constituído, bem como o sistema incessante de troca e circulação, parecem ser mecanismos que criam socialidades diretamente ligadas às questões da *hierarquização* e da *individualidade* nessas relações.

O convívio diário no bota-fora, no curral, nas festas, nas ruas da cidade, tenta inibir diferenças de *status* e torna aparentemente todos os indivíduos pareados. Alguns indícios são o não reconhecimento de um líder; os modos de tratamento estendidos a todos – não há mais ou menos formalidades entre um indivíduo ou outro, nem mesmo em relação às gerações mais velhas; um carroceiro não é patrão de outro (inclusive nos casos de parceria). Em suma, *a princípio*, não há diferenciação de direitos e deveres entre indivíduos.

Esse curso em direção à não-hierarquia pode ser visto à luz das argumentação de Clastres, para compreensão de um universo onde "o poder não está separado da sociedade" (CLASTRES, 2004b, p.146). Ou seja, as relações sociais entre os carroceiros são produzidas de tal maneira que impossibilitam a criação de um mecanismo de controle político entre os indivíduos. Desse modo, se nenhum carroceiro está em posição superior em relação a outro de maneira definitiva é porque o próprio regime de produção de relação coloca a pessoa ora em posição de doador, ora de devedor: a *troca* e a *reciprocidade* são modos de atualizar a pretensa *horizontalidade.* E assim, na maioria das situações em que surge a possibilidade de eclosão de um líder as próprias relações inibem a posição. E, nesse sentido, a criação da Associação dos Carroceiros não se realiza porque, em última análise, seria a materialização da quebra da *horizontalidade* nas relações entre os indivíduos. Quando conversava com carroceiros a favor de sua criação eram freqüentes interjeições como:

> Mas assim, [quero criar a associação] sem nenhum interesse, porque eu detesto qualquer coisa que falou que é política. Esses trem não é comigo não. É só uma questão mesmo social, uma questão de melhoramento pra gente.

O problema da definição do presidente da associação caminhava no mesmo sentido:

> O presidente tem que tá mais presente ali, se precisar, de repente, ele tem que tá pronto a comparecer, e eu, de qualquer maneira, o meu interesse nisso daí é só ajudar, eu não tenho interesse nenhum, sabe, pra mim, falar que vai ser coisa que vai me engrandecer, nada disso eu não quero. Não quero reconhecimento nenhum, quero ver a coisa funcionando. E quero é participar mesmo, só que eu quero participar é junto com os outros. Participar e trazer o pessoal pra participar também.

Contudo, como já descrito, pontualmente surgem disparidades que revelam a existência de uma hierarquização a partir de alguns critérios: carroceiro novo-carroceiro velho; animais bem ou mal tratados; bons e maus cavaleiros; solidariedade e egoísmo; domínio dos saberes tradicionais; gosto pelo animal e interesse comercial, etc. Porém, mesmo quando há uma disparidade mais nítida, dificilmente ela é materializada em poder. O momento mais propício para o surgimento de uma diferenciação nesses moldes é aquele referente ao domínio dos saberes tradicionais. A técnica do *trato* do animal e da manutenção da carroça revela a disparidade entre dois carroceiros e facilmente pode tornar um indivíduo de certa forma dependente de outro. Essa situação pode ser entrevista, por exemplo, nos momentos em que um carroceiro com a experiência e o conhecimento de Paulo é requisitado para realizar a manutenção de uma carroça ou o diagnóstico e tratamento de um problema de saúde do animal. Mas ainda aqui a relação que se instaura é complexa: a maioria dos carroceiros não paga o serviço em moeda, o que faz com que a assistência acabe sendo mais um serviço inserido no sistema de troca de compromissos entre indivíduos. Foram muitos os sábados que vi Paulo trabalhando para seus parceiros, permanecendo o dia atarefado – sem remuneração financeira e sem descanso de fim de semana[198]. Assim, a possibilidade de uma superioridade de *status* ser efetivada em poder produz ao mesmo tempo sua contrapartida, isto é, a sujeição[199].

Assim, a *horizontalidade* no universo carroceiro deve ser compreendida como um ideal – é notável que o modo de interação produzido nas relações rotineiras não explicite hierarquizações. No dia-a-dia a única possibilidade para problematização da pretendida condição horizontalizada é tematizada via *jocosidade*. Isto é, o mecanismo mais comum para *manifestação da diferença de status* são as brincadeiras:

---

[198] A situação mais caricatural ocorreu no dia da festa dos Cavaleiros de Casa Branca, em que Paulo planejara participar desde cedo. Na sexta-feira anterior, ele anunciava no bota-fora que não faria esse tipo de serviço naquele dia. Contudo, com o sábado chegaram várias demandas, que Paulo não teve como recusar. Cuidou do *casqueamento* de animais à manutenção do freio de uma carroça nova. Com isso, não conseguiu sair do curral antes das 19h, chegando na festa por volta das 21h. Perdeu grande parte das festividades do primeiro dia, inclusive um dos seus pontos altos, a cavalgada.

[199] Clastres (2012) retoma as três propriedades que caracterizam um chefe indígena generalizada num contexto ameríndio: poder de moderação; generosidade e dom da oratória. É interessante notar o que autor aponta especificamente sobre uma delas: "O segundo traço característico da chefia indígena, a generosidade, parece mais que um dever: uma servidão" (CLASTRES, 2012, p.49).

dramatizações geralmente de tonalidade agressiva, que momentaneamente inferiorizam o homem, na maioria das vezes pelo viés sexual, mas também social ou econômico. São elas que permitem, de fato, que um indivíduo compare qualidades entre carroceiros. Para utilizar novamente do animal, elemento norteador do universo, é pela jocosidade que é possível desqualificar um carroceiro em relação ao seu trato ou à sua ineficiência no transporte de materiais. A descrição da festa no capítulo 3, por exemplo, apresenta um arroubo de animação de Bebê, que explicitou de tal maneira um problema só possível em tom jocoso "Olha, Zé, olha o *trem morto* que eu comprei na mão do seu pai aquele dia! Olha como o bicho anda!". Uma fala desse tipo não aconteceria em uma conversa séria entre dois carroceiros. Fora desta dimensão da jocosidade as diferenças e os julgamentos são velados. E caso seja exteriorizada sob outras condições que não a brincadeira, provavelmente estará inserida em (ou irá disparar) um embate agressivo – podendo vir a se materializar em confronto físico. A conversa transcrita na p.176 mostra as precauções e ressalvas para uma avaliação desse tipo (ainda assim só possível porque o dono não estava presente).

Por esse mesmo sentido é possível entender o modo como os indivíduos lidam com a ameaça extra-física que cada carroceiro representa para os outros. Apesar do medo generalizado do *mau olhado* é raro a denúncia formal a algum indivíduo, sendo as acusações manifestadas em frases do tipo "esse bota-fora é cheio de olho gordo".

E a *horizontalidade* construída na dinâmica de relações entre os próprios carroceiros é pretendida também em relação a outros agentes com quem o indivíduo convive. É claro que, novamente, isso se dá no plano ideal, e dificilmente a relação cliente-carroceiro será efetivada numa paridade entre os sujeitos. Mas é também a *troca* que materializa essa pretensão. Assim, a dinâmica de coleta do capim, estabelecida a partir de um acordo, é concebida pelo viés de uma troca útil para ambas as partes. Outro exemplo é o caso de um carroceiro que a cada 3 dias carregava uma carroça inteira de palha de milho no bairro União, que é uma iguaria para seu animal. A palha é o resíduo produzido semanalmente na feitura de pamonha e doces de milho que uma família comercializa. Também aqui não há subordinação, mas uma tentativa de paridade na relação. O exemplo citado da rede de relacionamentos e troca criada por Seu Luiz (p.204), também mostra como é difícil definir quem está subordinado a quem.

Portanto, a rede criada entre indivíduos, bens, serviços e compromissos é formada por um conjunto de relações que se desenvolve na medida em que os sujeitos envolvidos tem cada um algo diferente a oferecer[200]. E assim, pretende-se que a diversidade não produza inferiorização. Talvez seja interessante fazer um paralelo à importância da *diferença* na relação produzida entre homem e animal discutido nos capítulos 2 e 3. Ali a *distinção categorial* é uma potência relacional – isto é, o fato de a relação ser construída *na* e *pela* dessemelhança entre humanos e animais possibilita a efetivação de uma série de agências específicas. Aqui, na relação entre seres humanos, a *diferença funcional* é também potência porque permite a circulação. Portanto, o encontro entre alteridades é situação constante que possibilita a movimentação e a criação no universo carroceiro.

Por fim, a *troca* e a *circulação* são modos de interação criados no espaço urbano que fundamentam a *liberdade* vivida pelo carroceiro na cidade. Seu universo existe enquanto articulação de indivíduos e coisas, que estabelecem entre si uma dinâmica que se transforma constantemente, que nunca cessa. Portanto, em última instância, a *liberdade* é conquistada por *vinculação social.* O intercâmbio e a conseqüente inter-dependência entre indivíduos é premissa para sua condição urbana. Assim, ao contrário do que se concebe geralmente sobre o ofício, este não é um universo marcado pela individualidade, onde é "cada um por si". Muito antes pelo contrário: é "um pelos outros", como a fala de Olavo (p.193) demonstra. Inter-ações que ligam um indivíduo a vários outros.

Chegar a essa conclusão conduz para uma última observação sobre a dimensão temporal do universo carroceiro, qual seja, a importância do tempo *presente*. Parece que a circularidade e o movimento constantes que constituem a relação do carroceiro com coisas, animais, pessoas e espaços – fazem com que o momento temporal priorizado no universo seja o *agora*. Se o mundo é circular o que garante essa circularidade e continuidade são as relações diárias. A inexorabilidade da transformação pressupõe o estado presente – de uma coisa, de uma pessoa, de uma

[200] Uma nova menção à Dumont se faz necessária. A individualidade é para Dumont (1985) a ideia-valor primordial à sociedade moderna, que faz da humanidade valor moral (até certo ponto) independente da ordem social e ao mesmo tempo estende e pressupõe uma "igualdade" a todos aqueles classificados enquanto humanos. No caso carroceiro, a potência das relações reside justamente na afirmação da diferença e em sua articulação a outras diferenças (seja funcional entre humanos, ou categórica, em relação a não-humanos), para produção do social.

relação. É o momento atual que garante que algo ou alguém irá se tornar diferente - ou é a interferência no estado atual que irá instaurar algo por vir. Assim, os termos envolvidos nos processos de interação são apreendidos *enquanto aquilo que são no presente.* As relações são realizadas, significadas, pensadas e estruturadas a partir da contemporaneidade dos termos. E, dessa maneira, a vida não é tanto concebida a partir do *planejamento acumulativo de intenções*, mas pela materialização de ações. As *intenções*, dessa maneira, são *ações.* O devir é conseqüência do instante.

A própria dimensão espacial – que a princípio poderia ser aquilo de mais perene que constitui seu universo – é apreendido desse modo. Por sobre a carroça o homem é um veículo em trânsito que observa, vive e se relaciona com a urbe. Ruas, avenidas, morros e regiões são espaços de transição, mais do que territórios fixos. Os próprios espaços são transitórios e sua transformação interfere e modifica a sua realidade constantemente.

E por ser o território algo transitório, no qual o carroceiro tem um vínculo diverso daquele exclusivamente estruturado em termos de propriedade, é a inclusão do outro que faz a possibilidade de articulação social. Em Arqueologia da violência, Clastres chama a atenção para o fato de que nas ditas sociedades primitivas

> a dimensão territorial já inclui o vínculo político na medida em que ela é exclusão do Outro. É justamente o Outro como espelho – os grupos vizinhos – que devolve à comunidade a imagem de sua unidade e de sua totalidade. É diante das comunidades ou bandos vizinhos que tal comunidade ou tal bando determinado se afirma e pensa como diferença absoluta, liberdade irredutível, vontade de manter seu ser como totalidade una (CLASTRES, 2004c, p.254-5).

Por ser o território para o carroceiro trânsito, movimento, interação mais que propriedade, poderíamos assim, parafrasear Clastres, mas de maneira invertida: Neste universo, "a dimensão territorial já inclui o vínculo político na medida em que ela é inclusão do Outro". *A diferença faz o social*.

O trânsito, metáfora e metonímia do universo carroceiro, é enfim, a imagem do *presente em movimento*[201]. A vida é duração.

---

[201] A arte, esta outra antropologia, aqui pode ser citada para ajudar a completar a imagem evocada: "Being transported (and enjoying it) requires that you stop, albeit temporarily, trying to control the whole universe and allow yourself to be carried along by it. That takes a state of mind I enjoy a great deal; receptive, open, watchful, ready to be surprised" (ENO, 2012) – trecho de texto escrito para obra Music for a small boat crossing a medium size river, de Fernando Ortega, exposta na 30ª Bienal de São Paulo – 2012).

CONCLUSÃO

Conviver com os carroceiros do extremo leste de Belo Horizonte e ter a possibilidade de acompanhá-los durante um certo período foi uma oportunidade de entrar em contato com socialidades específicas que constroem a cidade. A descrição e análise desse encontro tem certa relevância se considerado o modelo de gestão urbana contemporâneo e global que vem sendo adotado sistematicamente desde a década de 1990, que substitui o falido padrão tradicional "tecnocrático-centralizado-autoritário" pelo chamado "planejamento estratégico" (VAINER, 2000)[202]. Nesta perspectiva surge um novo conceito, o da cidade-empresa, em que "as grandes cidades são as multinacionais do século XXI" (Borja e Castells *apud* VAINER, 2000, p.84). Desde a década de 1990, os governos do Estado e do Município se esforçam em inserir Belo Horizonte nesta lógica, mantendo a postura característica em que política e administração se confundem com marketing:

> "*Quatro mil eventos de negócio movimentam BH todos os anos*. A capital dos botecos não está de braços abertos apenas para o turista que procura lazer. Belo Horizonte possui uma das melhores estruturas do país para o turismo de negócios. São 31 áreas locáveis prontas para sediar congressos, feiras e exposições dos mais diversos segmentos econômicos. (...) Segundo dados de 2008 do International Congress and Conference Association (ICCA), Belo Horizonte é o 7º município do Brasil em números de eventos internacionais. Com a confirmação da capital como uma das sedes da Copa de 2014, essa posição no ranking poderá subir. Diversos investimentos voltados para o campeonato estão em ritmo acelerado e o turismo de negócios pós-Copa deve ganhar mais fôlego ao herdar as melhorias que estão sendo feitas para o Mundial" (BELO HORIZONTE, 2013a).

> "O Programa de Aumento da Competitividade Territorial de Belo Horizonte e região a partir do Turismo de Negócios e Eventos (ATN/ME 11213-BR) é uma parceria do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), por meio do Fundo Multilateral de Investimentos (FUMIN), com o Governo do Estado de Minas Gerais, representado pela Secretaria de Estado de Turismo (SETUR) e pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (SEDE) tendo como órgão executor o Sistema FIEMG.

---

[202] "O modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (B1RD, Habitat) e de consultores internacionais, sobretudo catalães, cujo agressivo marketing aciona de maneira sistemática o sucesso de Barcelona. Inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Harvard Business School', o planejamento estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas" (VAINER, 2000, p.75-6).

> (...)Com a vocação de Belo Horizonte no turismo de negócios, o programa foi desenhado para afirmar a imagem de Belo Horizonte e região como destino internacional de eventos de médio e grande porte e estruturado com a participação efetiva do *trade* turístico da capital mineira (entidades e empresas), principal beneficiário e proprietário das ações do programa e de seus resultados. Desde a década de 90, Belo Horizonte vem passando por um processo de criação de uma estrutura para a realização de eventos" (BELO HORIZONTE, 2013b).

Como bem ressalta Vainer, se o planejamento do urbanismo moderno sempre flertou com o protótipo da empresa privada – tendo "como modelo ideal a fábrica taylorista, com sua racionalidade, funcionalidade, regularidade e produtos estandardizados" (2000, p.85) instaura-se agora, um padrão em que "produtividade, competitividade, subordinação dos fins à lógica de mercado (...) presidem (...) o *empresariamento da gestão urbana*" (*Ibid*, p.85) [grifo no original]. Se olhado sob esse viés, o próprio Programa Carroceiro é um reflexo desta atitude:

> A tentativa de se obter desenvolvimento com sustentabilidade, prevista pelas agendas internacionais, tem sido, desde os fins do século XX e início do XXI, a linha norteadora para as gestões públicas e setor privado em todo o mundo. A busca pela inserção competitiva, frente à economia globalizada, faz com que cidades e empresas cada vez mais incorporem responsabilidades sociais e ambientais como valor agregado. Tais responsabilidades concentram-se na adoção de ações e posturas que objetivam minimizar disparidades socioeconômicas existentes no espaço urbano e impactar cada vez menos o meio. Absorvidas estas medidas, empresas e órgãos públicos passam a ter um novo diferencial valorizado, neste momento, por instituições internacionais de desenvolvimento. Estas, por sua vez, apóiam e financiam muitas das políticas públicas implementadas, principalmente, em países latino-americanos. Tais países assumem as novas orientações, em troca de apoio financeiro e competitividade. No Brasil, vários foram os esforços para se alinhar à nova lógica mundial, a começar pela reestruturação de políticas públicas que incorporaram a temática ambiental em suas diretrizes, como a Política Urbana e a de Saneamento, para citar algumas delas (SIMÕES 2009, p.11).

Neste modelo a cidade está voltada para o capital transnacional e assim "o governo local deve promover a cidade *para o exterior*, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infra-estruturas e de serviços (...) que exerçam a atração de investidores, visitantes e *usuários solventes* à cidade e que facilitem suas 'exportações' (Castells e Borja *apud* Vainer 2000, p.80). Assim, "a pobreza urbana e a marginalização" são transfiguradas em "problemas paisagísticos*"* que "condicionam ou influem consideravelmente nas decisões dos agentes econômicos, na atratividade

da cidade" (*Ibid.*). Por esse ponto de vista, a "heterogeneirade multitemporal" que Canclini (1997) descreve como característica das culturas híbridas que compõem a urbanidade latino-americana são um problema a ser resolvido por tais administradores. A homogeneidade marqueteira transforma, assim, questões sociais em elemento paisagístico a ser camuflado – os exemplos abundam em BH, cito alguns que ocorreram na cidade durante o ano de minha pesquisa: a polêmica inserção de pedras pontiagudas sob viadutos que evitam a permanência de moradores de rua; a "revitalização" do viaduto de Santa Tereza com tinta anti-pixação, local que há cinco anos é notadamente ponto de efervescência da chamada *cultura hip-hop* (ver Fig. 20a e 20b); e a *sistemática marginalização geográfica do carroceiro.*

Assim, se o Programa Carroceiros surgiu e teve força num momento específico da administração da cidade – que poderia conduzir para a pretendida "inserção social" – o processo foi interrompido em poucos anos e parece ser paulatinamente esmagado por um governo que faz da cidade cenário para investidores internacionais.

Contudo, é Vainer também quem ressalta: "a cidade, porém, reconhecerão mesmo seus mais convictos vendedores, é certamente a mais complexa de quantas mercadorias jamais existiram" (VAINER 2000, p.78). Para retomar Lima (1999) novamente, esta etnografia tentou ao longo dos capítulos apresentar um dos "pequenos usos da cosmologia ocidental", que é construída e transformada todos os dias, mantendo-se viva e atuante, apesar da "moda" político-administrativa da vez.

Nesse sentido, a proposta de encarar os carroceiros a partir de suas relações e articulações urbanas foi uma estratégia para apresentar a vida de pessoas que sempre tiveram um papel estrutural para a cidade e que de forma paradoxal (mas de maneira alguma incompreensível) idealmente deveriam ser invisíveis – mas não extintas. Ao longo de meu estudo ao conversar com colegas, professores e interessados era comum ouvir a frase "nunca percebi que haviam carroceiros em BH" – e eles são ao menos 14 mil circulando em toda a cidade!

Os carroceiros são *agentes da comunicação*. Tudo o que fazem parece estar inserido num processo de integração e intermediação entre pessoas, animais, coisas, tempo, espaço e universos. Do cliente ao funcionário da SLU, do bota-fora ao ferro-velho, da humanidade à animalidade, do rural ao urbano. Seu modo de vida faz ver que o encontro entre alteridades é multiplicador. Contudo, até mesmo os agentes que são os

maiores defensores dos carroceiros em BH (que continuam envolvidos com o Programa), os retratam como "individualistas", "pessoas que só querem saber de seus animais". Uma visão, que afinal de contas, parece não ter mudado ao longo dos anos. O argumento de Moura (1988) que reproduzo abaixo é significativo por ser um estudo histórico, uma análise do ofício no Rio de Janeiro do século XIX, a partir de documentos municipais. A relevância do trabalho está em demonstrar a importância do carroceiro na formação urbana da então capital brasileira, contudo a análise de sua condição social é construída a partir de uma perspectiva negativa, isto é, entender a coesão e organização como traços que faltam aos carroceiros:

> As próprias características dos carroceiros explicaria a quase inexistência de laços de união de grupo: a propriedade da ferramenta de trabalho que o possibilitaria administrar como lhe aprouvesse sua jornada é o fator de maior peso. Esta característica forte lhe dá a liberdade de exercer sua atividade em qualquer freguesia, em qualquer ramo do transporte de carga. Não há obrigatoriedade quanto ao quê, ao quanto, ao aonde empregar seu veículo porque o patrão é ele próprio. Sua jornada é marcada pelo que consegue para as suas necessidades. Seus pontos de concentração e circulação são ditados pelo que lhe aparece como mais vantajoso para venda de produtos ou para pegar cargas. Tendo sua licença de carroceiro e cumprindo as regras de trânsito, condições elementares, não sofre a pressão do fiscal da freguesia como o cocheiro de aluguel, que possui rígida regulamentação de trabalho. Somando-se a esses fatores um baixíssimo índice de alfabetização, se torna claro o porquê da diluída união de grupo manifestada de maneira tão rara (MOURA, 1988, p.43-4) [grifo meu].

Este trecho sintetiza os argumentos analíticos difundidos sobre sua "condição social". Além da "liberdade excessiva" atribuída ao carroceiro – que desconsidera a rede de agentes com os quais deve se relacionar diariamente e a manutenção de vínculos necessários para o ofício - é de se notar que esta é uma perspectiva pré construída, no sentido de que busca encontrar algo que deveria estar lá, mas que curiosamente "quase" não está: os tais laços de união de grupo. Daí, os argumentos que se seguem, que justificariam o "anti-fenômeno", residem nas causalidades econômicas (o não vínculo empregatício, a dispersão para acordar carregamentos), nas condições sociais (baixa escolaridade) e políticas (a falta de consciência de classe).

Por esse mesmo viés, o incômodo que a "falta de organização" gera torna-se elemento para efetivação de uma pressão dirigida aos carroceiros no campo pragmático atual, a partir de discursos de agentes do município e do próprio Programa Carroceiros, que

consideram fundamental a criação da Associação dos Carroceiros. É de se notar que essa configuração é uma ilustração pragmática de um tipo de pensamento, descrito por Wagner:

> Nações, sociedades e grupos são a forma ou manifestação social da confiança na ordem, na organização e na coerência que perpassa toda nossa abordagem de um fazer e compreender coletivo como um pressuposto inconteste (WAGNER, 2010, p.243).

Contudo, como Wagner também irá destacar, "os problemas de recrutamento, participação e corporativismo (economia) são nossos problemas, mas nós os levamos conosco quando visitamos outras culturas..." (WAGNER, 2010, p.243). Ainda que também participantes da lógica capitalista e da cosmologia ocidental, existe uma série de particularidades dos carroceiros que os diferenciam de uma cultura estritamente formada aos moldes ocidentais (e pós-industriais). Assim, ao se adotar o tipo de postura que o trecho acima transcrito de Moura representa, uma questão fundamental fica de lado, justamente aquela comprometida com as relações que irão caracterizar o modo de vida dessas pessoas. Para ir além desta constatação negativa é necessário expandir a visão sobre esses homens, substituir uma análise exclusivamente utilitarista, que reduz o ofício a uma "jornada... marcada pelo que [o carroceiro] consegue para as suas necessidades". Porque, em última análise, o que esse argumento (e esse tipo de ação pragmática) busca é um grupo, exclusivamente inserido numa economia de subsistência, que deveria estar materializado a partir da consciência de classe. Mas talvez, tal "consciência" não exista nos termos pretendidos (por outros agentes que não os próprios carroceiros), justamente porque a carroça não se reduz a um "modo de ganhar a vida", mas antes, é um modo de vida que cria articulações sociais que não se encaixam a esse rótulo.

Além disso, é necessário levar em conta as várias sobreposições temporais que constituem essa vida que é urbana, mas que joga com outras referências espaço-temporais, dentre elas a rural. Retomando a análise de Durham (1973; 2004) sobre as comunidades rurais tradicionais, ainda que o faça desde uma perspectiva outra, a autora reconhece entre suas características gerais justamente a fluidez social:

> O grupo local possui portanto uma organização fluida, e seus limites frequentemente não são bem determinados, quer no espaço, quer no tempo. Na dimensão espacial, os grupos locais podem subdividir-se em grupos de vizinhança ou agrupar-se em unidades maiores para atividades especiais, como festas religiosas, mantendo frequentemente relações

> intervicinais baseadas em laços de parentesco ou compadrio. Na dimensão temporal, o núcleo pode ganhar ou perder população devido à mobilidade dos membros, evoluir para povoados e vilas, ou desagregar e desaparecer (DURHAM, 2004a, p.158).

Para Durham essa "organização fluida" não desaparece com os movimentos migratórios e a conseqüente inserção de indivíduos em "sistemas sócio-políticos mais amplos". Esse traço que a autora chama de "organização fluída" característico das populações rurais brasileiras, explica em parte a situação do carroceiro na cidade (a outra parte, que considero mais determinante, diz respeito às próprias invenções dos carroceiros na cidade, e que são, assim, urbanas). Também aqui os carroceiros irão ter um convívio intenso entre si, mas que não gera associações generalizadas, nem formalizadas a pontos de poder-se classificá-los enquanto um grupo coeso.

Assim, acredito que seja mais produtivo descrever a vida dos carroceiros a partir de um ponto de vista positivo, no sentido de tentar ver e entender o que essas pessoas criam - no significado que Wagner dá ao termo – ao contrário de constatar que elas não possuem algo que nós acreditamos que elas deveriam ter. Ao acompanhar o dia-a-dia dos carroceiros, ficou claro que para compreender seu modo de estar na cidade seria necessário estar atento às relações e conexões que criam diariamente, com diversos atores e que tem durações variadas. Dessa maneira, para além de um isolamento do indivíduo - que a idéia de ocupação "autônoma" (MOURA, 1988) inevitavelmente carrega neste caso – acredito que são justamente as relações e posições relativas que os carroceiros assumem em variadas situações que irão estruturar seu modo de vida. Portanto, não foi pelo viés da presumível falta de coesão de grupo, mas sim pela busca de compreensão das diferentes relações que são criadas diariamente que procurei entender a unidade do universo carroceiro.

E deve-se ressaltar que ainda que Durham caracterize a sociedade rural brasileira pelo viés do individualismo ("independência do homem adulto"), ela acrescenta em sua análise um elemento: o personalismo que irá construir tais relações:

> Deste modo, a não ser em atividades muito delimitadas (como no mutirão para a conservação dos caminhos) o trabalho coletivo não cria laços coletivos, mas manifesta apenas o conjunto de obrigações recíprocas que unem as pessoas, duas a duas (DURHAM, 2004a, p.157).

Segundo a autora, no universo rural, são as relações especificas que importam, mais que um sentimento generalizado de coletividade. O universo carroceiro irá ser construído em grande parte por esta mesma estrutura de relações – não apenas entre carroceiros, mas com clientes, agentes municipais e indivíduos não-humanos. E deve-se ressaltar que a economia carroceira em um ambiente urbano como o de Belo Horizonte, mantém uma semelhança importante com a economia rural:

> o trabalhador rural é mais livre, pois sua dependência se manifesta apenas na manutenção de uma relação mínima e marginal com o mercado, por meio de um sistema precário de trocas (DURHAM, 2004a, p.160-1).

Como tentei mostrar ao longo da dissertação, a relação do carroceiro com a dimensão mercantil não é mínima, mas é marginal e criativa (ver capítulo 4). Tampouco o sistema de trocas que cria é precário. Contudo, por não participar integralmente da lógica mercantil, essa independência individual é construída justamente a partir do comprometimento com outros indivíduos – novamente, não exclusivamente humanos. Enfim, a liberdade do indivíduo só é possível se construída por relações.

Assim, no capítulo 1 procurei mostrar como nasce a relação entre homem e animal, que é central neste universo, e em grande medida o estrutura. Começar por descrever essa relação foi uma opção para apresentar como os homens lidam com esta alteridade radical (a diferença categorial). Ao apresentar o processo da doma e do trato diário procurei mostrar que uma relação de dominação não extingue ou nega outro agente e que a afinação ideal entre ambos é enfim construída quando exploradas as potências de cada um.

No capítulo 2 busquei delimitar os principais atributos que os carroceiros estendem aos seus animais e propus também uma análise, ainda preliminar, sobre o sistema de nomeação dos animais. O capítulo aponta para uma concepção de animalidade que parece caminhar não para a antropomorfização mas para o reconhecimento da diferença que foge a uma lógica estritamente hierárquica em que homem > animal.

As considerações desenvolvidas nos dois primeiros capítulos levaram assim ao 3º em que analiso mais demoradamente o desenvolvimento da "síntese disjuntiva" entre humanidade e animalidade. Para isso me utilizei basicamente do artifício estético (a série fotográfica e a etnografia da festa), não só por acreditar que ele é aquele que melhor traduz essas questões, mas também porque foi justamente vivendo-o que pude

chegar às conclusões sobre este encontro entre animais e homens. A análise taxonômica além de completar as observações, privilegia também as próprias preocupações estéticas dos carroceiros, reveladas nas escolhas e nas produções de nomes de seus animais.

Por fim, o capítulo 4 descreve e discute as outras interações produzidas neste universo que estruturam e são estruturadas pela lógica da troca e da reciprocidade, e por uma concepção espaço-temporal cíclica e focada no presente.

Ao final deste trabalho acredito poder afirmar que a observação das socialidades criadas pelos carroceiros não permitem tratá-los como indivíduos insulares, nem tampouco como um grupo fechado e coeso (o estudo sobre ciganos - indivíduos que em alguns pontos se aproximam da posição urbana ocupada pelo carroceiro - desenvolvido por Ferrari, parece reforçar esse ponto de vista). Contudo, não estou negando que haja o compartilhamento de valores, símbolos, enfim, de uma cultura entre indivíduos. É justamente esta cultura – presente desde a colonização brasileira - que mostra que o encontro entre alteridades é motor para criação, sejam elas quais forem. Aqui o que importa não é a quantidade temporal da ligação, mas a qualidade.

Sobre imagens de homens e animais

Dentre os encontros descritos neste trabalho aquele que acontece entre homem e animal ganhou dimensão central. Antes de minha convivência, entre as muitas questões que guardava a respeito dos carroceiros, nenhuma se concentrava especialmente nesta relação. Contudo, não só ao longo da experiência em campo, mas no processo de escrita, ela ganhou projeção imprevista. Não vejo outra razão para isso a não ser justamente por ser esta uma relação que revelou-se estruturadora de seu modo de vida. Ao longo da minha pesquisa ficou nítido como essa experiência é, por exemplo, distante de outras maneiras de convívio, mesmo entre pessoas que também estão muito ligadas aos animais, como os veterinários do Programa Carroceiros.

Como tentei mostrar, parte significativa deste encontro se realiza por meio da dimensão corporal: a diferença categorial que produz um terceiro corpo (de modo que um corpo torne-se extensão do outro, sem contudo perder sua integridade). Entretanto, a meu ver, aspectos importantes desta relação são intraduzíveis textualmente. A própria criação da metáfora *potência centauro* e sua visualização,

para mim, se realizaram por meio da imagem. Desse modo, ao fixar uma dimensão do real - o instante inimitável anunciado por Barthes (1984) - apreende-se o conceito: ele é imagético. Para usar algumas metáforas de Samain (2012), a questão não é só saber como pensam as imagens, mas pensar por imagens.

Como descreve Athur Omar, o ato fotográfico implica em "ver e ser visto" - tanto o sujeito fotografado, como o que fotografa. Omar traduz essa experiência pela via da transcendência, momento em que é possível materializar algo que se não fosse pela fotografia não seria visto e tampouco apreendido pela consciência, "um peixe infinitesimal, portanto, impossível de ser pescado" a não ser pela fotografia (OMAR, 2003, p.8). Benjamin (1996) já havia dito o mesmo, contudo sem a mistificação característica de Omar (que tão bem se une à imagem da "revelação" fotográfica).

Se assim for é preciso ocupar-se também dos modos pelos quais as imagens fazem ver. Nesse sentido, a partir de uma *justaposição* de conceitos e metáforas, realizei uma improvável junção de autores para definir os modos de apresentação das imagens no capítulo 3: a descrição densa e o conhecimento local de Geertz; a própria noção de *justaposição* desenvolvida pelo surrealismo etnográfico da França dos anos 1920/30 abordado por Clifford; e a metáfora das *imagens em cascata* como modo de produção de conhecimento, construído por Latour.

Na introdução de *O saber local* Geertz (2007) argumenta que sua antropologia é uma busca para "construir um relato da estrutura imaginativa de uma sociedade". Este caminho deveria ser construído no texto antropológico a partir do cruzamento entre o detalhe e a comparação, isto é, pela pesquisa exaustiva de certos aspectos de um sistema cultural e a posterior comparação com outros sistemas culturais. O saber local, o detalhe, fundamenta o saber geral. Isso é possível, segundo o autor, a partir da descrição densa, em forma de ensaio, e da espiral hermenêutica originada por ele. Cria-se, assim, um tipo de leitura imersiva, que a cada novo detalhe, a cada novo ponto de vista, produz um novo conhecimento, que altera e aprofunda o que se apreendera até então. Como na descrição da rinha de galos em Bali, a cada novo tópico do ensaio, um novo mergulho nessa espiral, e mais próximo se está da cultura balinesa. Conhecimento pelo movimento.

Latour (2008), inserido em outro contexto e com proposições diversas, escreve um importante texto sobre as imagens, e tira daí uma lição antropológica. Num ocidente

iconoclasta (que ao mesmo tempo é produtor de uma quantidade inimaginável de imagens), o autor reconduz as imagens a um papel produtivo ao propor a negação da "abominação imanente" e da "adoração transcendente". Para isso Latour acredita que é preciso investir no movimento que a imagem produz quando relacionada com outras imagens. A força da imagem está em sua *condição relacional*. Sem referente, sozinha, fixa, ela é pobre, limitada, não leva a nada além de uma adoração/abominação vazia. Ao incitar que as imagens ajam entre si, elas próprias se transformam e produzem uma nova compreensão, diferente daquela apreendida até então: a esse modo de interação o autor dá o nome de *cascata de imagens*. Assim, ao espectador de *Iconoclash*, a exposição que deu origem ao texto propõe um longo percurso, um caminho de interferência que gera conhecimento. Imagens científicas contrapostas (*justapostas*) a imagens religiosas e artísticas. O embate produtivo cria interações inesperadas, que revelam todo um universo de significados criado pela linguagem.

Longe da antropologia interpretativa de Geertz, Latour produz, contudo, uma metáfora para lidar com os modos de ação das imagens que guarda pontos semelhantes à maneira de ação do ensaio textual. A metáfora de Latour, quando colocada ao lado daquela criada para explicar o processo de apreensão do texto – a espiral hermenêutica - aponta para a transformação de conceitos e para a produção de conhecimento que é gerada na relação entre as partes. Os movimentos da espiral e da cascata se assemelham na medida em que não se atêm à uma parte estática, mas operam a partir da relação e interferência de seus elementos. O leitor/observador deve, assim, criar ligações e associações a partir dos fragmentos que o autor dá a ver.

Nesse sentido, é também interessante pensar no gesto da *justaposição* proposto pelo surrealismo etnográfico: a colagem de elementos aparentemente sem relação, que quando colocados lado a lado, provocam um choque criador, como na *Document* de Bataille (CLIFFORD, 2011). O gesto surrealista propunha a desfamiliarização do conhecido, jogando um novo olhar sobre ele, até então oculto. Para isso, utilizava-se do mesmo gesto, o encontro aparentemente turbulento de contrastes para produzir a transformação mútua dos elementos. O próprio encontro entre texto e imagem que foge à ilustração e às ligações óbvias é um caminho para isso.

Minha proposta de apresentação imagética nesta dissertação é uma experiência baseada nestes três conceitos, e sua montagem é um exercício que tenta trabalhá-los.

Uma “imagética densa” que desencadeia uma cascata de imagens, que por sua vez não se furta ao choque, no contraste entre as próprias imagens e também no enfretamento com o texto. Se os carroceiros me fizeram ver esta síntese disjuntiva que é o encontro entre humanidade e animalidade, foi também dessa maneira que consegui chegar o mais próximo – ainda tão longe! – de sua representação: fragmentos que se encontram, se interferem, para produzir algo novo, sem contudo deixando de ser o que são, uma totalidade em si mesma.

Finalmente, a utilização das imagens neste trabalho são uma experiência estimulada e provocada pelo questionamento colocado por Samain, há quase vinte anos, e que permanece pertinente: “No que nos diz respeito (antropologia visual), conviria perguntar novamente o que se espera das imagens em antropologia ou, mais precisamente, a que destinos entendemos dever conduzi-las, como, e em vista de que as invocamos, pretendemos utilizá-las e delas tirar proveito, antropologicamente falando” (SAMAIN, 1995, p.26).

Referências Bibliográficas

ABREU, Luiz Eduardo de Lacerda. Meia volta volver - um estudo antropológico sobre a hierarquia militar. In: Rev. Antropol., São Paulo, v.41, n.1, 1998. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003477011998000100008&lng=en&nrm=iso>. Acessado em jun. 2013.

ALMEIDA, Vanessa de. Acidente de trabalho e perfil sócio econômico de carroceiros em Belo Horizonte nos anos 2001 e 2002. Dissertação (Mestrado) - Escola de Veterinária, Universidade Federal de Minas Gerais, 2003.

ALVES, Cristiana Guimarães. A nova capital entre o urbano e rural: dualidade da cidade moderna. XII Simpósio nacional de geografia Urbana, Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <http://xiisimpurb2011.com.br/app/web/arq/trabalhos/b741675c62dc3b17866f04abd61ed4f7.pdf>. Acessado em: 16 out. 2012.

AMARAL, Rita. As mediações culturais da festa "à brasileira". In: Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo. Disponível em <http://www.n-a-u.org/Amaral-mediacoes.html>. Acessado em mai. 2013.

ANDUJAR, Claudia. A vulnerabilidade do ser. São Paulo: Cosac Naify, 2005.

_____. Marcados. São Paulo: Cosac Naify, 2009.

ARQUIVO PÚBLICO DA CIDADE DE BELO HORIZONTE - APCBH. Histórias de Bairros – Regional Leste. Belo Horizonte, 2010.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS. Disponível em <http://www.almg.gov.br/>. Acessado em 2 nov. 2012.

BARBOSA, Andréa. e CUNHA, Edgar Teodoro da E.. Antropologia e Imagem. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

BATESON, Gregory; MEAD, Margareth. Balinese Character – A photographic analysis. New York: Special Publications of the New York Academy of Sciences, 1942.

BELO HORIZONTE. Disponível em:<http://www.belohorizonte.mg.gov.br/negocios/turismo-de-negocios/quatro-mil-eventos-de-negocios>. Acessado em ma. de 2013a.

BELO HORIZONTE. Programa de Turismo de Negócios e Eventos de Belo Horizonte Disponível em <http://www.turismodenegociosbh.com.br/>. Acessado em mai. de 2013b.

BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era da reprodutibilidade técnica. In: _____. Magia e Técnica. Arte e Política. Ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996a, p.165 – 196.

_____. 1996b. Pequena história da fotografia. In: _____. Magia e Técnica. Arte e Política. Ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Editora Brasiliense,1996b, p. 91 – 107.

BOURDIEU, Pierre. A casa ou o mundo invertido. In: _____. O senso prático. Petrópolis: Vozes, 2009, p.437-456.

CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Disponível em <http://www.cmbh.mg.gov.br/ >. Acessado em 10 out. 2012.

CANCLINI, Néstor Garcia. Culturas Híbridas - Estratégias para entrar e sair da Modernidade. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

CLASTRES, Pierre. A economia primitiva. In: _____. Arqueologia da violência - pesquisas de antropologia política. São Paulo: Cosac Naify, 2004a, p.173-196.

_____. A questão do poder nas sociedades primitivas. In: _____. Arqueologia da violência - pesquisas de antropologia política. São Paulo: Cosac Naify, 2004b, p.143-152.

_____. Arqueologia da violência: a guerra nas sociedades primitivas. In: _____. Arqueologia da violência - pesquisas de antropologia política. São Paulo: CosacNaify, 2004c, p.229 - 270.

_____. Troca e poder: filosofia da chefia indígena. In: _____. A sociedade contra o Estado – pesquisas de antropologia política. São Paulo, Cosac Naify, 2012, p.46-66

CLIFFORD, James. A experiência etnográfica – antropologia e literatura no século XX. [Org. GONÇALVES, J. R.]. Rio de Janeiro: UFRJ, 2011, p. 17-58.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. 1995. Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia, vol. 2. Rio de Janeiro: Editora 34.

_____ 1996. Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia, vol. 3. Rio de Janeiro: Editora 34.

_____ 1997. Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia, vol. 4. Rio de Janeiro: Editora 34.

DESCOLA, Philippe. Estrutura ou sentimento: a relação com o animal na Amazônia. In: Mana, v.4, 23-45, 1998.

DIAS, Sônia Maria Dias. Do lixo à cidadania - Catadores: De problema social à questão sócio-ambiental. Anais do II Seminário Nacional Movimentos Sociais, Participação e Democracia, Florianópolis, p. 579 - 594, 01 abr. 2007.

DOUGLAS, Mary. Pureza e perigo - Lisboa, Edições 70, 1991.

duBOIS, Page. Centaurs and Amazons: Women and the Prehistory of the Great Chain of Being. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1982. Paperback, 1991.

DUMONT, Louis. O individualismo – uma perspectiva antropológica da ideologia moderna. Rio de Janeiro, Rocco, 1985.

DURHAM, Eunice. *A caminho da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1973.

_____. As comunidades rurais tradicionais e a migração. In: _____. A dinâmica da cultura. São Paulo, Cosacnaify, 2004a, p.131-180.

_____. Migrantes rurais. In: _____. A dinâmica da cultura. São Paulo, Cosacnaify, 2004b, p.181-201.

DURKHEIM, Émile. As formas elementares da Vida Religiosa. Martins Fontes: São Paulo, 2000.

ENO, Brian; ORTEGA, Fernando. Apresentação da obra Music for a small boat crossing a medium size river. 30ª Bienal de São Paulo, 2012.

EVANS-PRITCHARD, Edward Evan. Bruxaria, oráculos e magias entre os Azande. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2005.

_____. Os nuer – uma descrição do modo de subsistência e das instituições políticas de um povo nilota. São Paulo, Perspectiva, 2008.

FERRARI, Florencia. "Como estudar nômades com um pensamento nômade? Sugestões para definir um campo em antropologia". PPGAS-USP, São Paulo, 2006. Disponível em: https://sites.google.com/a/abaetenet.net/nansi/abaetextos/como-estudar-n%C3%B4mades-com-um-pensamento-n%C3%B4made-sugest%C3%B5es-para-definir-um-campo-em-antropologia-florencia-ferrari

FOUCAULT, Michel. O sujeito e o poder. In: DREYFUS H.; RABINOW, P. (Org.). Michel Foucault, Uma trajetória filosófica. Rio de Janeiro: Editora Forense, 1993, p.231-249.

FRANCASTEL, Pierre. A realidade figurativa. São Paulo: Perspectiva, 1982.

GARCIA, Uirá. Ka'á Watá, "andar na floresta": caça e território em um grupo Tupi da Amazônia. In: Mediações - Revista de Ciências Sociais, Universidade Estadual de Londrina, v.17, n.1, p.172-190, 2012.

GEERTZ, Clifford. Uma descrição densa. In: _____. A interpretação das culturas. Rio de Janeiro: LTC, 2008, p.3-24.

_____. O saber local - novos ensaios em antropologia interpretativa. Petrópolis: Vozes, 2007.

GINZBURG, Carlo. Sinais - raízes de um paradigma indiciário. In: _____. Mitos, emblemas, sinais - morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p.143-179.

Institutos Nacionais de Ciência e tecnologia / Observatório das Metrópoles – INCT. Crescimento da frota de automóveis e motocicletas nas metrópoles brasileiras - 2001/2011.

INGOLD, Tim. Humanidade e animalidade. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, v.10, n.28: 39 – 53, 1995.

_____. "Introduction". In: INGOLD, Tim (org.). What is an Animal? Londres: Routledge,1994 p. 1-16.

_____. (ed.). 1996. Key Debates in Anthropology. London: Routledge.

JAGUARIBE, Helio. Tucídides e a História da Guerra do Pelopseno. In: TUCÍCIDES. História da Guerra do Pelopseno. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001, p. XXIII- XXXIX.

JULIÃO, Letícia. Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920). In: DUTRA, Eliana de Freitas (Org.). BH: Horizontes históricos. Belo Horizonte, C/ARTE, 1996.

LATOUR, Bruno. Entrevista - Bruno Latour. [Fevereiro de 2009]. São Paulo: Revista Cult, n137. Entrevista concedida a Marcelo Fiorini. Disponível em:<http://revistacult.uol.com.br/home/2010/03/entrevista-bruno-latour/>. Acessado em: mar. 2013.

_____. Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica. Rio de Janeiro: Ed.34, 1994.

_____. O que é Iconoclash? Ou, há um mundo além das guerras de imagem?. In: Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 14, n. 29, p. 111-150, jan./jun. 2008

_____. Reagregando o social – uma introdução à teoria do ator-rede. Salvador: EDUFBA, 2012; Bauru: EDUSC, 2012

_____. Reflexão sobre o culto moderno dos deuses fe(i)tiches. Bauru: Edusc, 2002.

LAWRENCE, Elizabeth A. Rodeo horses: the wild and the tame. In: WILLIS, Roy (org.) Signifying Animals: Human Meaning in the Natural World. London: Unwin Hyman, 2005, p. 211-223.

LE BRETON, David. 2011. Antropologia do corpo e modernidade. Petrópolis: Ed. Vozes.

LEACH, Edmund. Repensando a antropologia. São Paulo: Perspectiva, 2001.

LEIRIS, Michel. Espelho da Tauromaquia. São Paulo: Cosac Naify, 2001.

LÉVI-STRAUSS, Claude A análise estrutural em lingüística e antropologia. In:_____. *Antropologia Estrutural* - São Paulo, Cosac-Naify, 2008a, p.43-66.

_____ A eficácia simbólica. In: _____. *Antropologia Estrutural* - São Paulo, Cosac & Naify, 2008b, p. 201-220.

_____ A estrutura dos mitos. In: _____. *Antropologia Estrutural* - São Paulo, Cosac Naify, 2008c, p.221-248

_____. As estruturas elementares do Parentesco. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. O pensamento selvagem. Campinas: Papirus, 1989.

LIMA, Tânia Stolze. Para uma teoria etnográfica da distinção natureza e cultura na cosmologia juruna. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais. Vol.14, n40, p.43-52, jun.1999.

LOBATO, Josefina Pimenta. A dádiva como fator de integração social. In: Revista de Psicologia Plural, Belo Horizonte, n.28, jun./dez.2008, p.13-24

MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a dádiva. In: _____. Sociologia e Antropologia. São Paulo: Cosac Naify, 2003a, p.183-314.

_____. Ensaio sobre as variações sazonais das sociedades esquimós. In: _____. Sociologia e Antropologia. São Paulo: Cosac Naify, 2003b, p.425-503.

McCORMACK, Carol; STRATHERN, Marilyn (Org.). Nautre, Culture and Gender. Nova York: Cambridge University Press, 1980.

MELLO, Ciro Flávio Bandeira de. A noiva do trabalho. In: BH: Horizontes históricos Org. Eliana de Freitas Dutra. Belo Horizonte, C/ARTE, 1996

MIDGLEY, Mary. Beasts, brutes and monsters. In: INGOLD, Tim (org.). What is an Animal? Londres: Routledge,1994 p. 35-46.

MOURA, Ana Maria da Silva. Cocheiros e carroceiros: homens livres no Rio de senhores e escravos. São Paulo: HUCITEC, 1988.

NOVAES, Silvia Caiuby. O uso da imagem em antropologia. In: SAMAIN, Etienne (org.). O fotográfico. São Paulo: Editora Hucitec / Editora Senac São Paulo: 2005, p.107 – 114.

OMAR, Arthur. Antropologia da face gloriosa. São Paulo: Cosac Naify, 1997.

_____. O zen e a arte gloriosa da fotografia. São Paulo: CosacNaify, 2003.

OVERING Kaplan, Joanna. 1977. “Orientarion for paper topics” & “Comments”. In: J. Overing Kaplan (org.), Social time and social space in Lowland South American societies, Actes du XLII Congrès International des Américanistes (Paris), pp. 9-10, 387-394.

PALHARES, Maristela SIlveira. Equídeos de tração em Belo Horizonte: como ocorre a escolha do animal de tração pelos carroceiros?. Trabalho apresentado no X Encontro de Extensão da UFMG. Belo Horizonte, 2007.

PEREZ, Léa F. Dionísio nos trópicos: festa religiosa e barroquização do mundo. Por uma antropologia das efervescências coletivas. In: Comunidade Virtual de Antropologia, n.12, [s.d.]. Disponível em:<http://www.antropologia.com.br/arti/colab/a12-lfreitas.pdf>. Acesso em: 28 de mai. 2013.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Disponível em < http://portalpbh.pbh.gov.br/>. Acessado em 26 mai. 2013.

REZENDE, Heloisa Helena Capuano de. Perfil sócio-econômico dos carroceiros de Belo Horizonte entre 1998 e 2003. Dissertação (Mestrado) - Escola de Veterinária Universidade Federal de Minas Gerais, 2004.

RIGUEIRA, Mariana. Mercado brasileiro de produtos pet já é o segundo maior do mundo. Estado de Minas, Belo Horizonte, 5 set. 2010. Disponível em <http://www.uai.com.br/htmls/app/noticia173/2010/09/05/noticia_economia,i=178128/>. Acessado em 15 mai. 2013.

RIO, João do. A alma encantadora das ruas: crônicas. São Paulo, Cia. das Letras, 2008.

ROMASZKAN, Gregor de. O cavalo. Belo Horizonte, Itatiaia, 1977.

SAHLINS, Marshall. Cultura e razão prática. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor. 2003.

_____. A sociedade afluente original. In: _____. Cultura na prática. Rio de Janeiro, Editora UFRJ, 2007a, p.105-152.

_____. La pensée bourgeoise: a sociedade ocidental como cultura. In: _____. Cultura na prática. Rio de Janeiro, Editora UFRJ, 2007b, p.179-219.

_____. O "Pessimismo Sentimental" e a Experiência Etnográfica: Por Que a Cultura não é um "objeto" em via de extinção (Parte I). MANA 3(1):41-73, 1997.

_____. O "Pessimismo Sentimental" e a Experiência Etnográfica: Por Que a Cultura não é um "objeto" em via de extinção (Parte II). MANA 3(2):103-150, 1997.

SAMAIN, Etienne. "Ver" e "dizer" na tradição etnográfica: Bronislaw Malinowski e a fotografia. In: Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 1, n.2, p.23-60, jul./set. 1995.

SAMAIN, Etienne [org.]. Como pensam as imagens. Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

SAUTCHUK, Carlos Emanuel; SÁ, Guilherme. Apresentação. In: Anuário Antropológico, Universidade de Brasília, II, p. 9-11, dez. de 2012.

SENNET, Richard. O artífice. Rio de Janeiro: Record, 2009

SENRA, Stella. O último círculo. In: ANDUJAR, Claudia. Marcados. São Paulo, CosacNaify: 2009, p.126-142.

SILVA, Paulo José. Políticas Públicas e Gestão Ambiental: um estudo das práticas de administraçnao pública de resíduos da construção civil na cidade de Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Lavras, 2005.

SIMÕES, Carla Araújo. Estudo da rede de gerenciamento de pequenos volumes de resíduos da construção civil em Belo Horizonte : uma análise espacial com o apoio do geoprocessamento. Dissertação (mestrado) - Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, 2009.

SIMÕES, Renato Thomaz. Êxodo rural: estudo de caso dos carroceiros de Belo Horizonte. Trabalho apresentado no XII Encontro de Extensão UFMG, 2010.

TAPPER, Richard. Animality, humanity, morality, society. In: INGOLD, Tim (org.). What is an Animal? Londres: Routledge, 1994, p.47-62.

VAINER, Carlos B.. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em

Planejamento Urbano e Regional (ANPUR). Rio de Janeiro: ANPUR, 2011. Disponível em http://www.anpur.org.br/

VAINER, C. B. ; MARICATO, E. ; ARANTES, O. . Pátria, empresa e mercadoria. In: Vainer, Carlos; Arantes, Otília; Maricato, Ermínia. (Org.). A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos. 1ed.Petrópolis: Vozes, 2000, v. 0, p. 75-104.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. Pronomes cosmológicos e perspectivismo ameríndio. Mana, vol.2, n.2, p. 115-144, 1996.

_____. Filiação intensiva e aliança demoníaca. In: Novos Estudos - CEBRAP, n.77, p. 91-126, São Paulo, mar. de 2007.

_____. Nota do tradutor. In: EVANS-PRITCHARD, E.E. Bruxaria, oráculos e magias entre os Azande. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2005.

WAGNER, Roy. A invenção da cultura. São Paulo: Cosacnaify, 2010a.

_____. Existem grupos sociais nas terras altas da Nova Guiné?. In: Cadernos de Campo, São Paulo, n.19, p.237-257, 2010b.

WILLERSLEY, Rane. Percepções da presa: caça, sedução e metamorfose entre os Yukaghirs da Sibéria. In: Anuário Antropológico, Universidade de Brasília, II. p.57-75, dez. de 2012.

Outras fontes

Blog com temática de discussão sobre direitos animais:

adocaobh.blogspot.com.br

matheusfelipe.worpress.com

www.and.jor.br

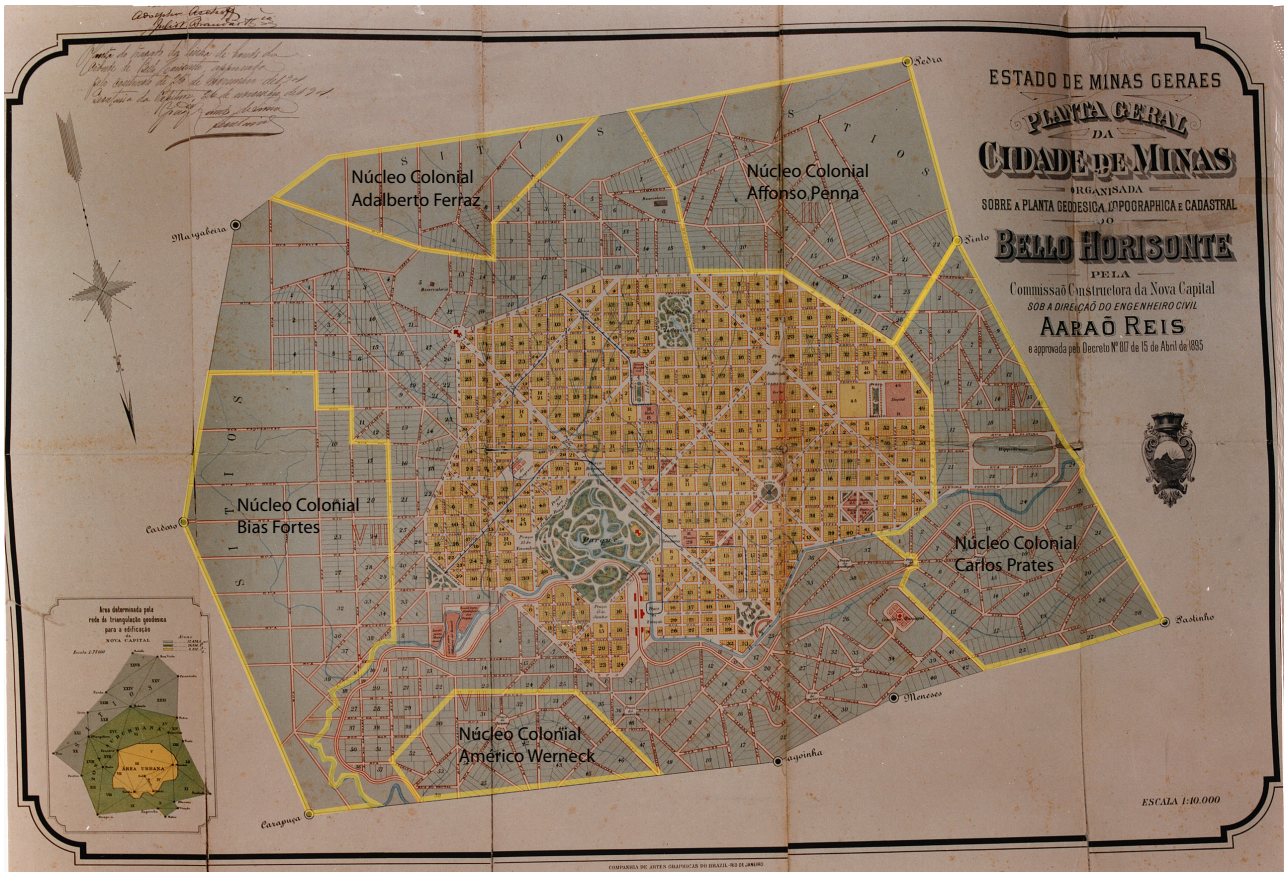
Jornais

http://estaminas.com.br/

http://www.folha.uol.com.br/

http://g1.globo.com/

Mapas

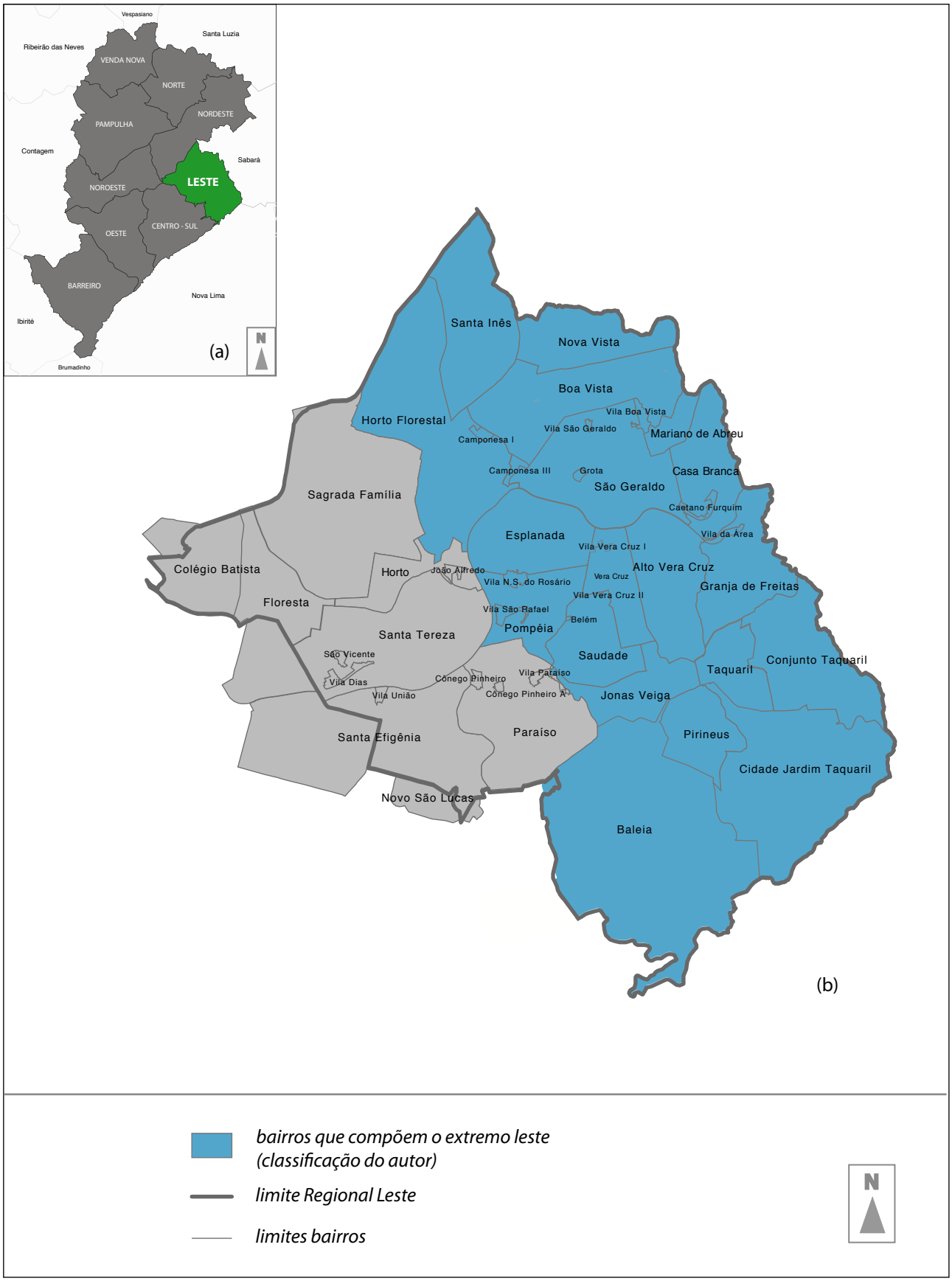


Mapa 01 - (a) Demarcações das áreas correspondentes às cinco colônias agrícolas existentes em Belo Horizonte no início do século XX, sobre *Planta Geral da Cidade de Minas* (1895), de autoria do engenheiro Aarão Reis. As colônias agrícolas eram voltadas ao abastecimento da zona urbana da cidade (interior da atual Av. do Contorno), que já nesta época dava sinais de crescimento mais acelerado do que o esperado.

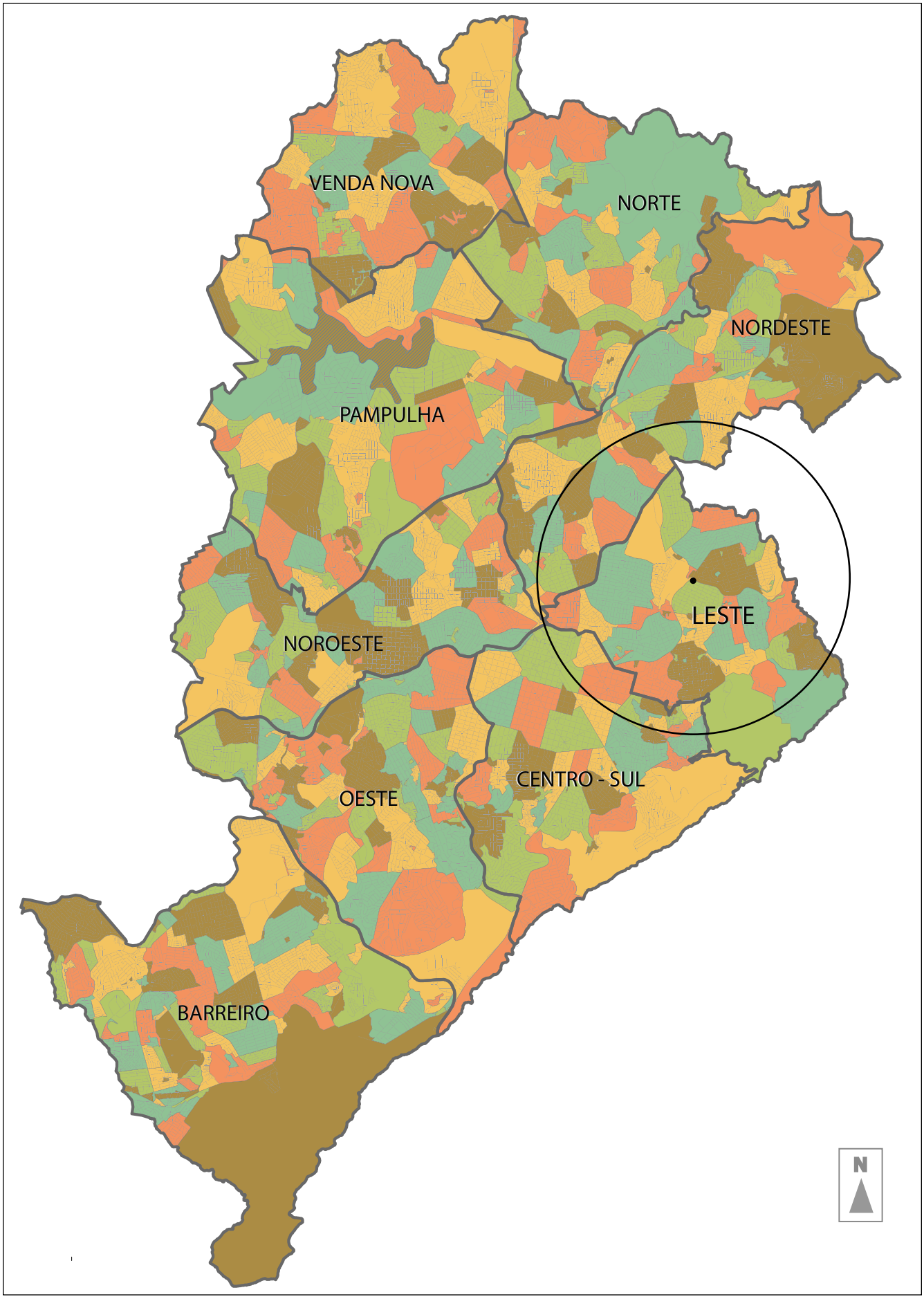
É importante observar que os primeiros mapas elaborados para a cidade de Belo Horizonte estão com o norte "invertido", apontado para baixo, como é o caso dos mapas 1 (a) e (b). Fonte: Produção própria, sobre documento do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. Meramente ilustrativo, sem definição de escala.

Mapa 01 - (b) Interferência sobre o documento *Planta Geral da Capital de Bello Horizonte* (1928-1929). Em relação ao mapa 01-(a), nota-se o avanço da zona urbana sobre as áreas agrícolas, aqui já denominadas como "ex-colônias". A região atualmente correspondente ao bairro São Geraldo, onde se localiza a *Unidade de Recolhimento de Pequenos Volumes Andradas 1 (*ou "bota-fora do extremo leste", conforme designado neste estudo), já consta neste mapa oficial da cidade, sendo interligada ao Centro pela Avenida dos Andradas, que acompanha os traçados do Rio Arrudas e da linha do trem.

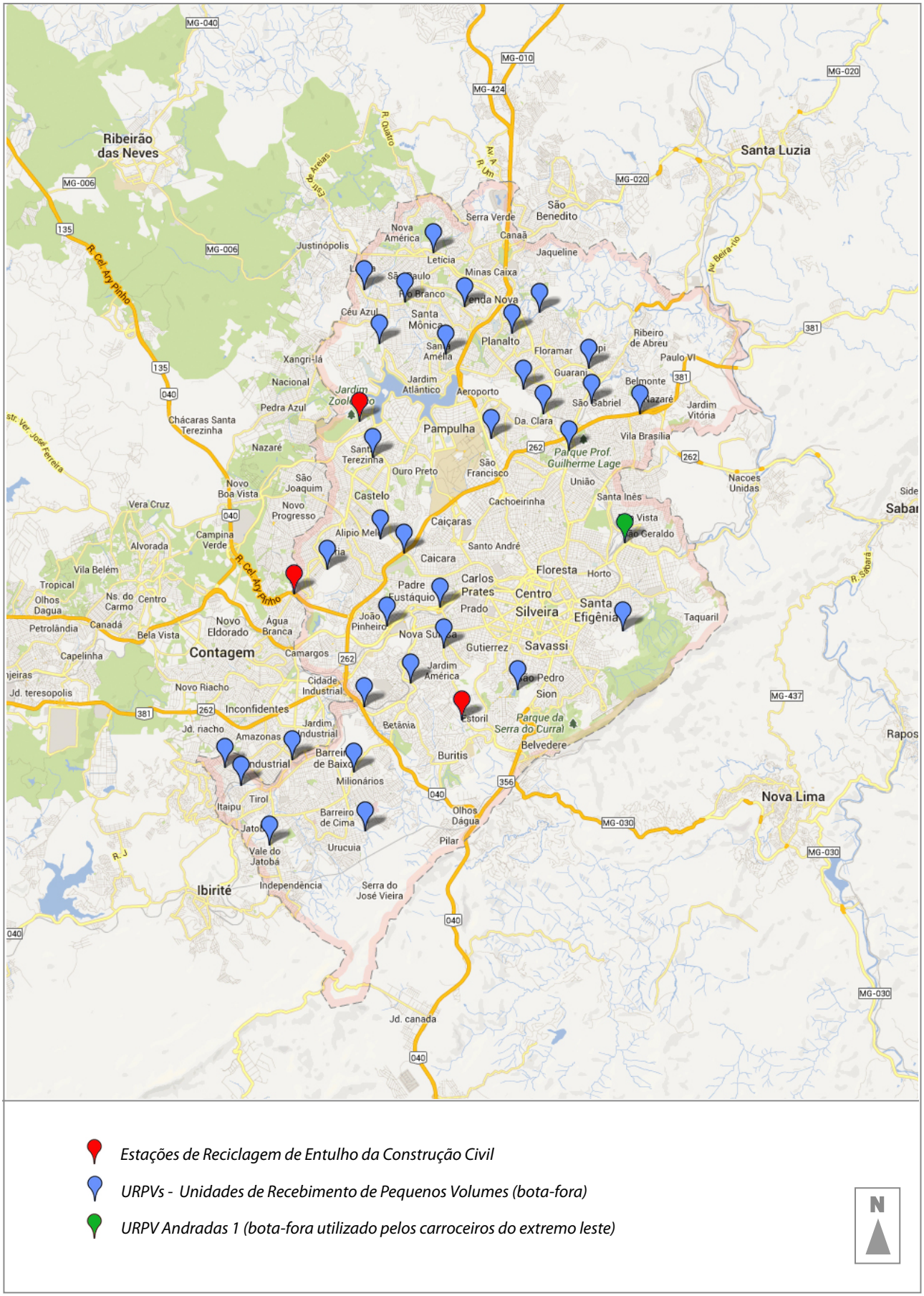
É importante observar que os primeiros mapas elaborados para a cidade de Belo Horizonte estão com o norte "invertido", apontado para baixo, como é o caso dos mapas 1 (a) e (b). Fonte: Produção própria, sobre documento do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. Meramente ilustrativo, sem definição de escala.



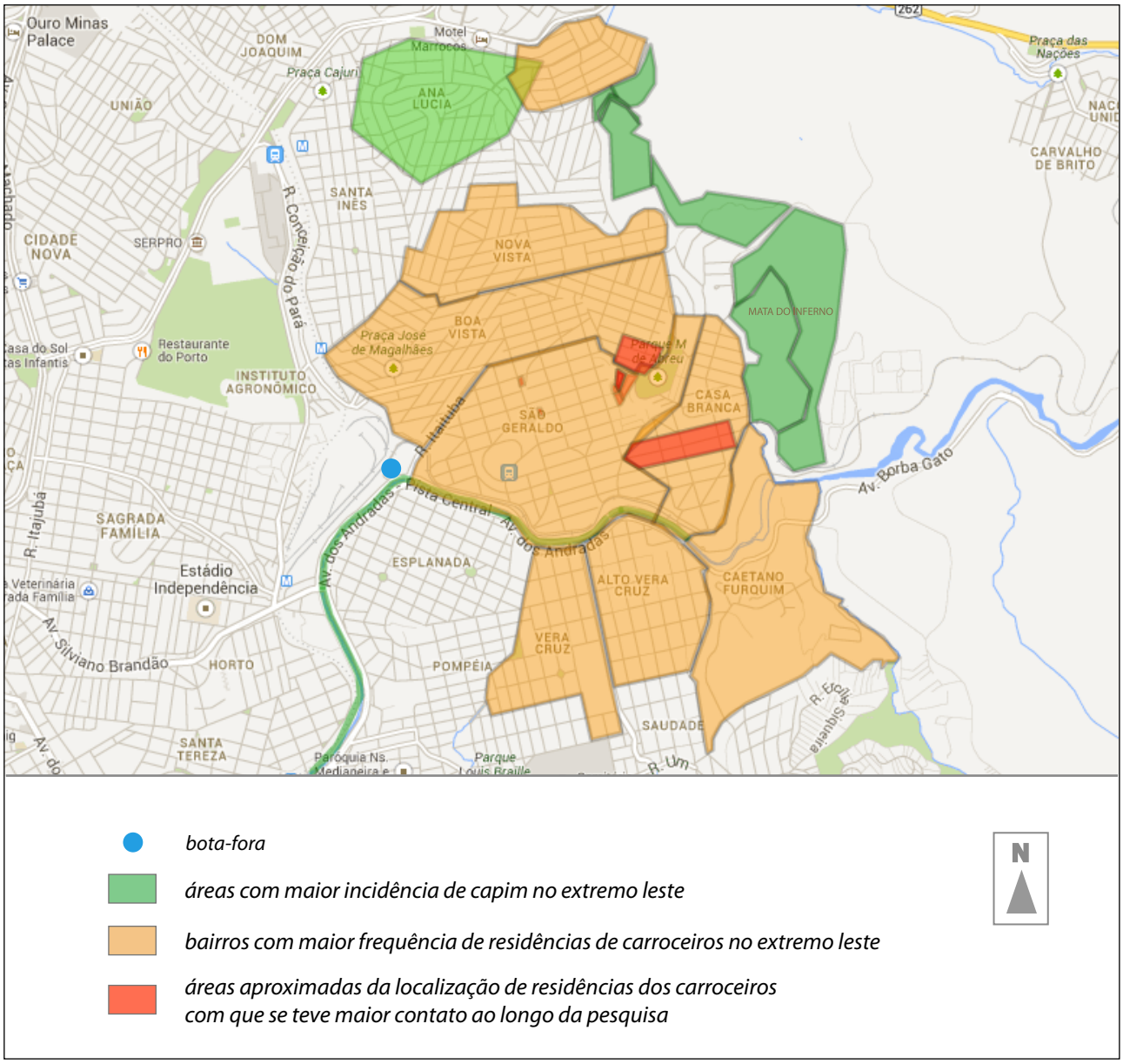
Mapa 02 - (a) *Sinalização da Regional Leste em relação às demais regionais e aos limites do município de Belo Horizonte;* (b) - *Sinalização dos bairros que compõem a área denominada como 'extremo leste'. Fonte: produção própria sobre base da PBH - 2012. Mapa meramente ilustrativo, sem definição de escala.*



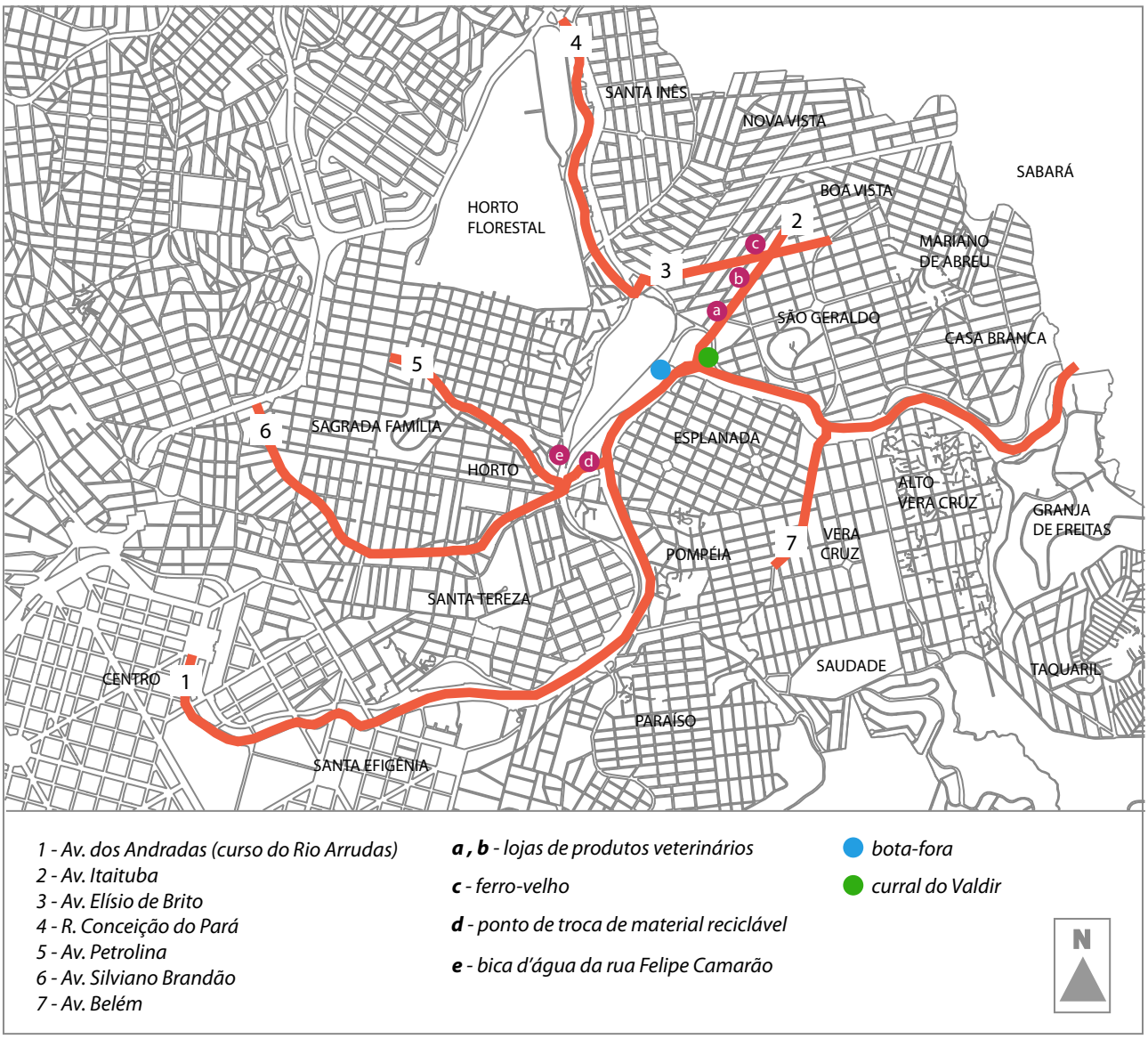
Mapa 03 - O círculo, com 3 km de raio a partir do bota-fora, representa uma estimativa da distância máxima percorrida em geral pelos carroceiros na realização de seus serviços. Fonte: produção própria sobre base da PBH - 2012. Meramente ilustrativo, sem definição de escala.



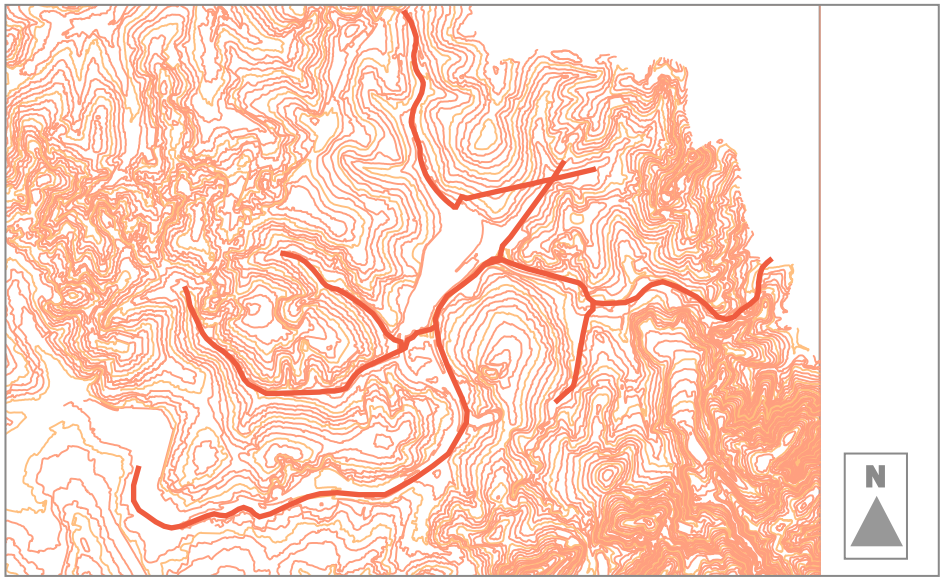
Mapa 04 - URPVs - Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (bota-fora) e Estações de Reciclagem de Entulho da Construção Civil do município de Belo Horizonte. Fonte: produção própria sobre base do Google Maps - 2013. Meramente ilustrativo, sem definição de escala.



Mapa 05 - Áreas com maior incidência de capim e locais de residências de carroceiros do extemo leste (optou-se por não revelar a localização exata das moradias, sendo as áreas delimitadas apenas uma aproximação).
Fonte: produção própria sobre base do Google Maps - 2013. Meramente ilustrativo, sem definição de escala.



Mapa 06 (a) - Principais rotas de deslocamento para acesso aos bairros e pontos referenciais para os carroceiros do extremo leste de Belo Horizonte. Fonte: produção própria sobre base PRODABEL - PBH - 1988. Meramente ilustrativo, sem definição de escala.



Mapa 06 (b) - Principais rotas de deslocamento dos carroceiros do extremo leste sobre curvas de nível. Os caminhos dos carroceiros ocorrem prioritariamente nas áreas de vale, mais planas. Fonte: produção própria sobre base PRODABEL - PBH - 1988. Meramente ilustrativo, sem definição de escala.

Figuras

Fig. 1 - Vista da Pça da Estação Ferroviária à chegada de Francisco Silviano de Almeida Brandão em Belo Horizonte (MG), 1898. Arquivo Público Mineiro.

Fig. 2 - Calçamento da Rua Curitiba entre as Av. Afonso Pena e Amazonas em Belo Horizonte (MG) / Obras de saneamento e asfaltamento de ruas, 1930 - 1931 (data provável). Arquivo Público Mineiro.

Fig .3 - Terraplanagem do local de instalação dos filtros reisert da casa de química de Belo Horizonte (MG) / Obras de saneamento na capital, 1926-30 (data provável). Arquivo Público Mineiro.

Fig. 4 - Fachada de estabelecimento comercial (MG) em Belo Horizonte, sem data. Arquivo Público Mineiro.

10/01/2013 - 17h26

Cleo Pires e Sabrina Sato estampam calendário de ONG que ajuda animais

Modelos, atrizes e apresentadoras se uniram para uma boa causa: posaram para a ONG Ampara Animal. As fotos foram expostas em 2012 e, para 2013, foi lançado o calendário. Entre as personalidades estão Cleo Pires, Sabrina Sato, Thayla Ayala, Gianne Albertoni, Yasmin Brunet e Fernanda Mota.

Fig. 5 - Campanha de ONG de proteção aos animais
Site da Folha de São Paulo, 10/01/2012.

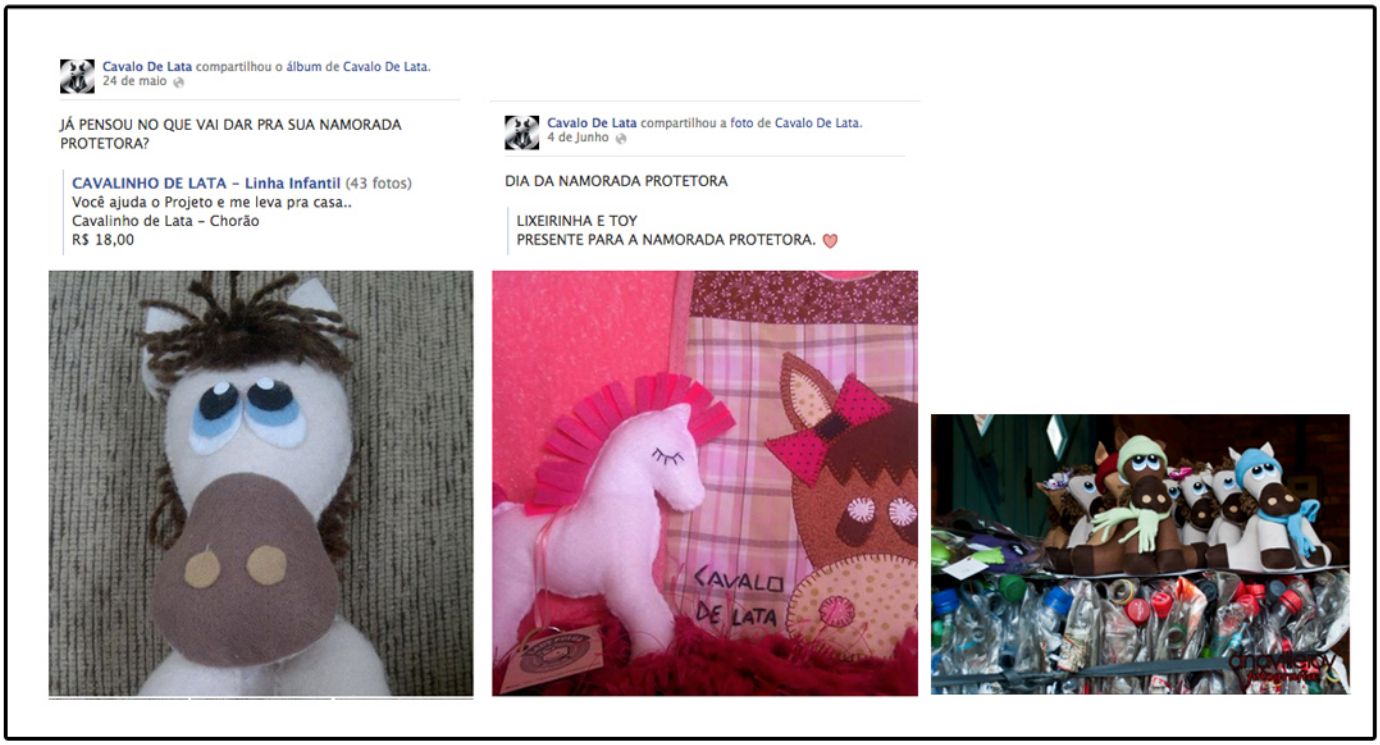


Fig. 6 - Postagens publicitárias em Redes Sociais para venda de bonecos e acessórios do *Projeto Cavalo de Lata*, que visa "substituir as carroças movidas a tração animal" por um carro elétrico, em Santa Cruz do Sul, RS (o projeto já está presente em outras cidades, como Salvador, BA).

Comissão Especial recebe sugestões de ativistas em audiência pública

(/noticias/2013-04/comissao-especial-recebe-sugestoes-de-ativistas-em-audiencia-publica)

30/04/2013

Criada há duas semanas, a Comissão Especial de Estudos sobre Políticas de Proteção e Defesa dos Animais reuniu na noite de ontem (segunda-feira, 29/4) ativistas e representantes de movimentos ligados ao tema com a finalidade de discutir propostas para nortear os trabalhos do grupo, assegurando a defesa dos direitos dos animais na capital. As sugestões apresentadas pelos participantes serão objeto de estudos e análises jurídicas, com vistas à definição das ações possíveis no âmbito do Legislativo e encaminhamento às instâncias competentes.

De acordo com o presidente da Comissão Especial, Sérgio Fernando Pinho Tavares (PV), o debate foi muito rico em temas e ideias, e irá ajudar a nortear a tematização e a abordagem dos diversos aspectos referentes à proteção e defesa dos direitos dos animais no âmbito da Câmara Municipal. Segundo ele, a participação dos movimentos organizados é fundamental para subsidiar o trabalho dos vereadores.

Juninho Los Hermanos (PRB), integrante da comissão, também considerou o encontro "muito proveitoso" e destacou a riqueza de temas trazidos pelos ativistas, que conhecem bem a causa e a real situação em que se encontra essa questão na cidade.

Sérgio Fernando garantiu que todas as ações e medidas sugeridas serão alvo de estudos e análises jurídicas, a fim de verificar a viabilidade e a competência da Câmara para propor leis e regulamentações relacionadas. Caso não esteja no âmbito de atuação do Legislativo Municipal, a sugestão será encaminhada à instância competente. Os projetos de lei que tramitam na Casa sobre o tema também serão analisados, na busca de alinhar as iniciativas legislativas às demandas dos movimentos, permitindo encaminhamentos e soluções efetivas para os problemas apontados.

Problemas e soluções

Além de diversos cartazes e faixas com o nome de movimentos organizados e dizeres referentes à importância de se proteger e cuidar dessas criaturas, os movimentos organizados apresentaram oficialmente à comissão uma lista de propostas e sugestões para a implementação de políticas públicas, além da atenção e cuidados necessários para garantir os direitos e o bem estar dos diferentes tipos de animais que habitam as áreas urbanas.

Entre outros aspectos, os movimentos de proteção apontaram a necessidade de regulamentar o comércio e o abrigo temporário de animais vítimas de abandono e maus-tratos; mais rigor nas normas de funcionamento de criadouros e abatedouros; educação humanitária para incentivar a adoção e a guarda responsável.

Representando o Movimento pelos Direitos Animais de MG, Adriana Cristina Araújo sugeriu ainda a extinção das carroças de tração animal no município, a exemplo do que já foi feito em outras capitais. Segundo ela, Belo Horizonte tem hoje entre 10 mil e 10,8 mil carroceiros, que dependem dos cavalos para garantir seu sustento, o que confere à questão um caráter econômico e social. A militante defende o envolvimento das instâncias relacionadas às questões sociais no sentido de capacitar e qualificar essas pessoas para outras fontes de sustento, libertando os animais. A guarda responsável, a castração e a microchipagem dos animais foram algumas das medidas sugeridas.

O controle populacional dos animais na área urbana também foi apontado como questão essencial. Os ativistas criticaram a falta de centros de castração no município, que hoje dispõe de apenas três, e recomendaram a criação de pelo menos mais seis desses centros, cobrindo cada uma das nove regionais da cidade. As médicas veterinárias Flávia Quadros Ferreira e Luísa Oliveira Lisboa ressaltaram a importância de um atendimento focado no levantamento da demanda de cada região, exigindo a realização de estudos e levantamentos para otimizar o planejamento das ações e a destinação de recursos.

Fig. 7 - Exemplo de discursos contrários ao trabalho com carroças movidas a tração animal (Audiência Pública na Câmara Municipal de Belo Horizonte) Fonte: http://www.cmbh.mg.gov.br/chapeu/direitos-dos-animais. Acessado em 18 mai. 2013.

Fig. 8 - Exemplo de discursos contrários ao trabalho com carroças movidas a tração animal (Site de Apoio e Proteção aos Animais - http://redebichos.ning.com/). Acessado em 15 set. 2011.

BELO HORIZONTE, SEGUNDA-FEIRA, 13/9/2010 HOJE EM DIA - minas@hojeemdia.com.br

6 Minas

Na contramão da tecnologia

Cadastrados e emplacados, carroceiros em BH ainda trabalham em meio a 1,2 milhão de veículos

RENATA GALDINO
REPÓRTER

Com mais de 2,4 milhões de habitantes e uma frota de 1,2 milhão de veículos, as ruas de Belo Horizonte ainda cedem espaço para carroças e cavalos. Se oficialmente a administração municipal contabiliza 1.800 carroceiros cadastrados e emplacados na capital, estima-se que o número destes trabalhadores chegue a 5 mil, sendo que a maioria esmagadora concentra-se nos bairros fora da Região Central.

Peças importantes na construção da capital, as carroças ainda continuam presentes na história da cidade como o ganha-pão de milhares de famílias. A professora Maristela Palhares, da Escola de Veterinária da UFMG, baseada numa tese de Mestrado da universidade, estima que cerca de 14 mil pessoas dependam da renda dos carroceiros. "Cada família tem entre cinco e seis pessoas. Imagine se a atividade acabasse de uma hora para outra?", questiona.

É o caso do carroceiro Márcio José Barbosa, 63 anos, há 50 anos transportando entulhos, restos de materiais de construção e podas em sua carroça pelas ruas da Região Norte da capital. "O dinheiro vai todo para sustentar a minha casa. Foi com essa renda que estudei meus filhos e arrumei onde morar", conta.

Seu Márcio, como é conhecido no Bairro Dona Clara, relembra que tornou-se carroceiro porque não havia outra coisa na época para trabalhar e a situação era muito complicada. "Afiquei acostumado. Mas se pudesse teria estudado e trabalhado numa grande empresa. Hoje, nenhum dos meus filhos é carroceiro, trabalham fichados", diz.

Apesar do trabalho pesado (eles carregam a carroça de entulho sozinhos), Márcio afirma que a "escolha" pela profissão acabou compensando. "Dou entre nove e dez viagens por dia, de segunda a sexta. Cobro entre R$ 10 e R$ 15", conta. A renda, em média, fica em torno de R$ 1.500 mensais.

Entre as dificuldades encontradas pela categoria está a divisão do espaço nas vias públicas com outros veículos. Para transitar, os carroceiros não fazem mais do que dez quilômetros por hora, e a lentidão é inevitável, até que o carro consiga uma ultrapassagem. "Tem muito motorista que não respeita a gente", enfatiza. Já o motociclista Carlos Martins, 36 anos, defende mais atenção por parte dos carroceiros. "Quase atropelei um no Bairro Boa Vista (Região Leste). Ele saiu da rua de uma vez", afirma. "Apesar de tudo, o impacto no trânsito é muito pequeno. Eles não estão na Região Central, em vias movimentadas", enfatiza Maristela Palhares.

Na tentativa de legalizar quase a totalidade da categoria, uma vez que ela está regulamentada desde 2000 pela prefeitura de Belo Horizonte, até o final deste mês as regionais estarão cadastrando os carroceiros. Os trabalhadores recebem a documentação da carroça, que também é emplacada, e do cavalo, além da licença para conduzir este tipo de veículo pela capital.

Amanhã e na quarta-feira, será a vez dos carroceiros que atuam na Região Norte de BH. Os das regiões Leste e Nordeste participarão do processo de licenciamento nos dias 21 e 22 e 28 e 29, respectivamente. "É tudo gratuito. Basta levar os documentos pessoais e solicitar o cadastro", enfatiza Wadson Vieira Dias, engenheiro do departamento de Programas Especiais da Superintendência de Limpeza Urbana (SLU) e coordenador do Programa Carroça Legal.

Mesmo sem medidas punitivas, os carroceiros devem respeitar as normas estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, como trafegar pela faixa da direita

Fig. 9 - Exemplo de discursos contrários ao trabalho com carroças movidas a tração animal. Reportagem Jornal Hoje em Dia 13/09/2010.

Fig. 10 - Exemplo de discursos contrários ao trabalho com carroças movidas à tração animal (Campanha do Projeto Cavalo de Lata em Redes Sociais) https://www.facebook.com/CavaloLata). Acessado em 15 abr. 2013

Fig.11 - Exemplo de discursos contrários ao trabalho com carroças movidas a tração animal (Campanha do Governo do Estado de Minas Gerais para renegociação das dívidas com a União. É de se notar que a imagem constrói o discurso da pobreza sobre a figura do carroceiro e exclui da imagem o segundo indivíduo que constrói o ofício, o animal). Fonte: Campanha Publicitária do Estado de Minas Gerais veiculada em Jornais e Internet em 2012.

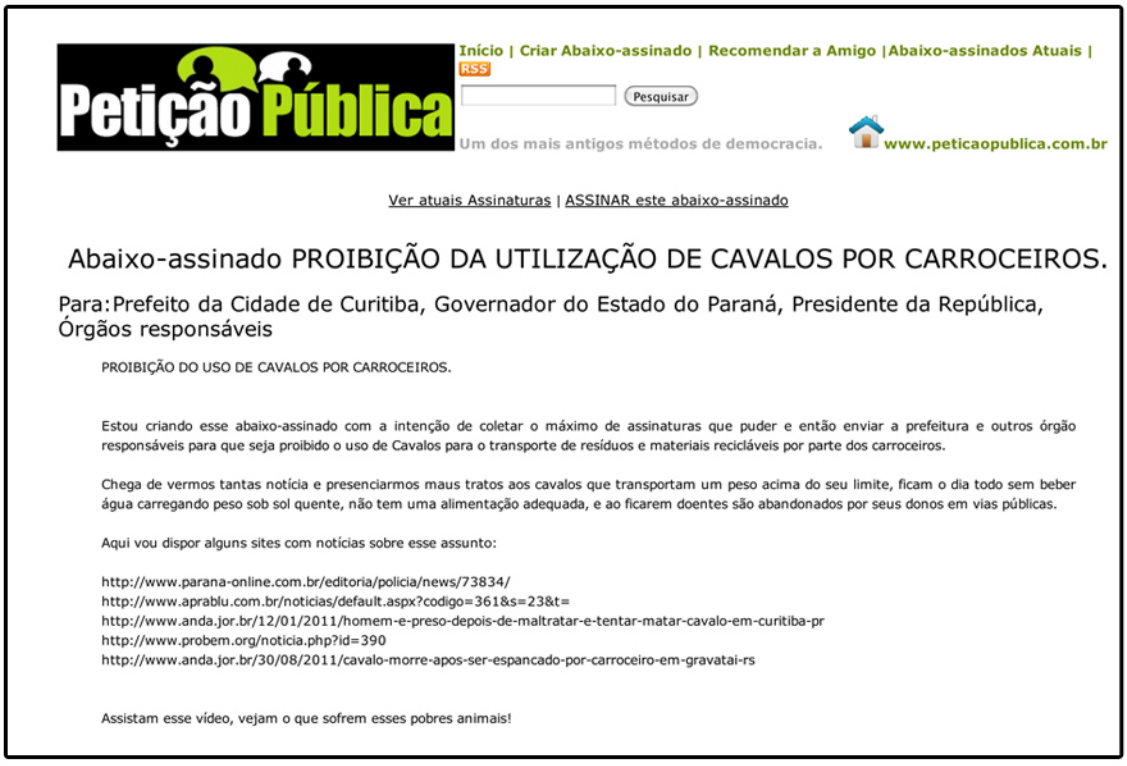


Fig. 12 - Exemplo de discursos contrários ao trabalho com carroças movidas a tração animal (Abaixo-Assinado pela proibição em Curitiba, PR) . Fonte: peticaopublica.com.br. Acessado em 27/11/2012

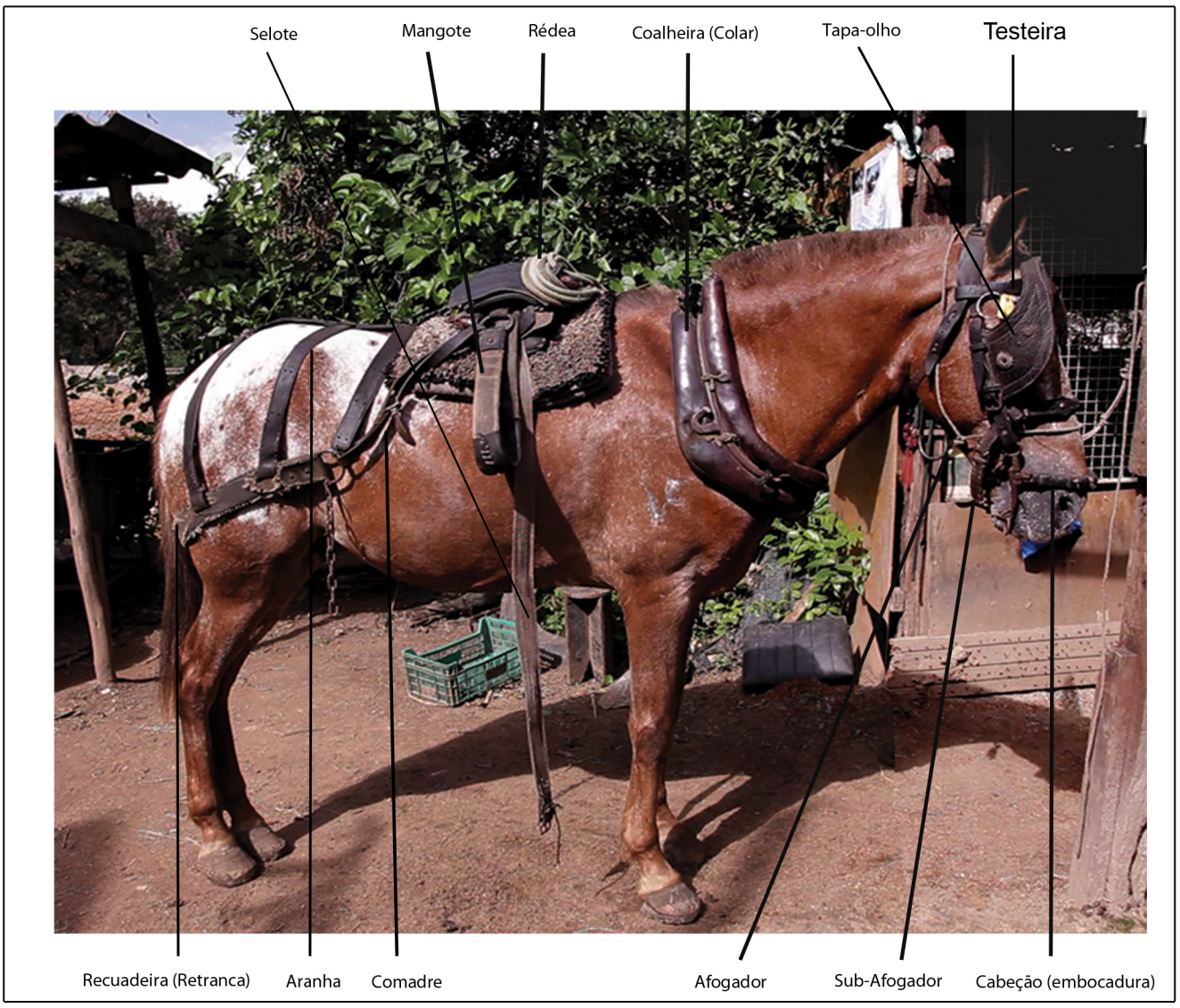


Fig. 13 - Principais peças e equipamentos do arreio nomeados pelo carroceiro.

Funções das principais peças:

Cabeçada - formada pelo *afogador*, *testeira* e *cabeção*: A *testeira* é a peça responsável pela atuação da cabeçada na nuca do cavalo, ajuda a definir o posicionamento correto da cabeça e do pescoço. O *afogador* mantém o tapa-olho fixo e evita que a cabeçada seja retirada pelo cavalo. *Cabeção (*ou *embocadura)* é a peça responsável pela condução direta do animal, por estar acoplado à regiões sensiveis de seu corpo (focinho). O freio, que passa pela boca do cavalo está ligada a ele.

Coalheira - ponto de maior tração, onde a carroça será atrelada ao animal.

Mangote - peça que irá receber o varão da carroça.

Recuadeira - peça ligada à parte anterior do varão que facilita o recuo da carroça (para segurança e bom desenvolvimento).

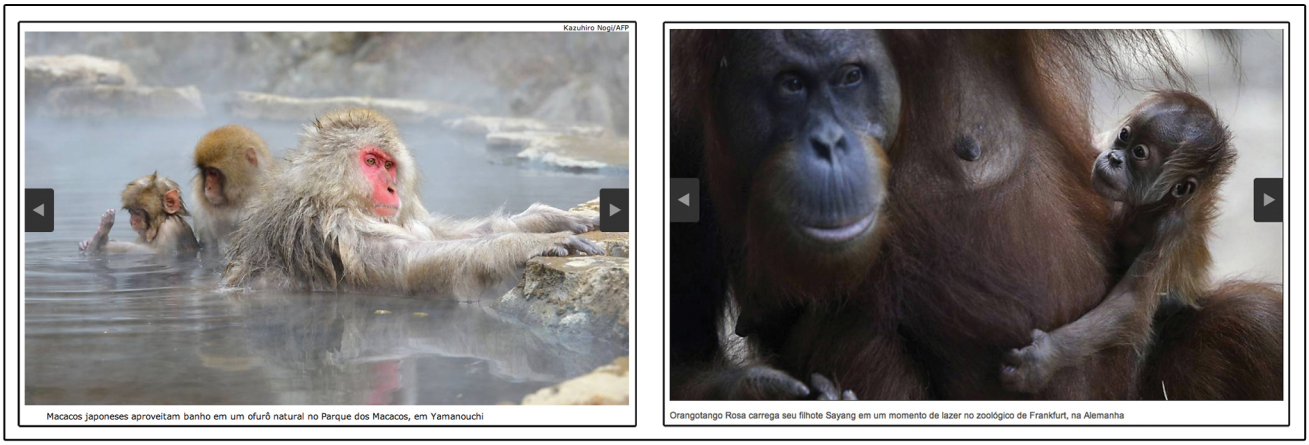


Fig.14 - Exemplos de "apresentação documental" da vida animal. Na imagem (a) lê-se a legenda: "Macacos japoneses aproveitam banho em ofurô natural no Parque dos Macacos, em Yanonouchi" (Folha de São Paulo, 07/12/2012). Na imagem (b) s legenda é: "Orangotango Rosa carrega seu filhote Sayang em um momento de lazer no zoológico de Frankfurt, na Alemanha" (Folha de São Paulo, 20/12/2012).

Fig.15a - Corpo-morto: reprodução de fotografia de Romero, funcionário da SLU, produzidas em serviço, quando da retirada do animal falecido em vias públicas.

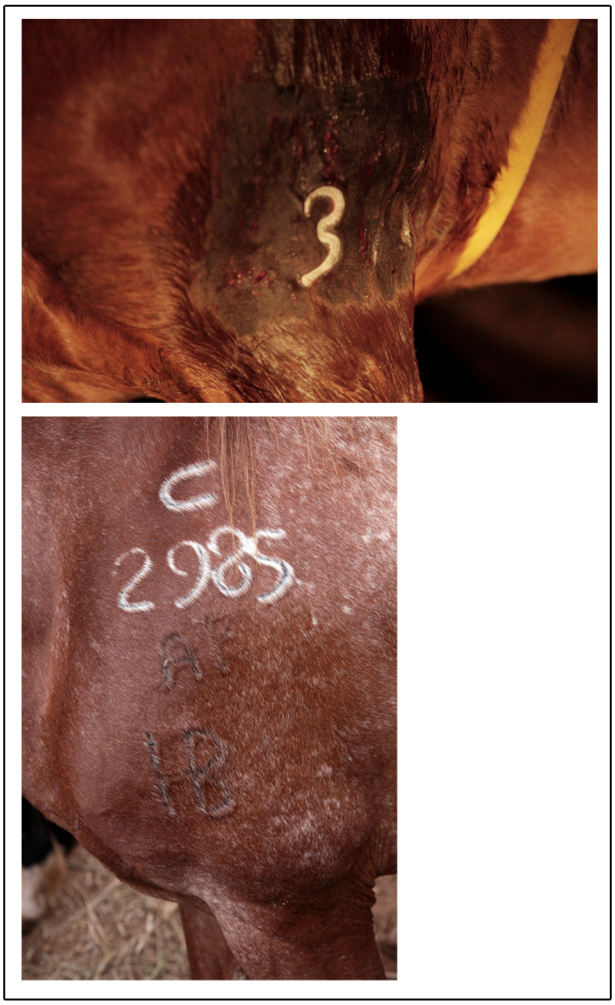


Fig. 15b - Corpo-marcado: marcação realizada pelo Programa Carroceiros para cadastro do animal no projeto.

Fig.17 - Coleta de capim

Fi.18 - Cartões dos carroceiros (com telefones de contato para agendamento de serviços).

Fig.19 - Carroças adornadas e personalizadas.

Projeto de lei prevê reforço para política antipichação em BH

A proposição inclui a tecnologia como arma contra a sujeira deixada pelos vândalos na capital

Luana Cruz -
Publicação: 22/04/2012 11:06 Atualização: 22/04/2012 11:17

Viaduto Santa Tereza que liga o Centro ao Bairro Floresta

Um projeto de lei que tramita na Câmara de Belo Horizonte quer melhorar a Política Municipal Antipichação incluindo a tecnologia como arma contra a sujeira deixada pelos vândalos na capital. O PL 2155/2012 propõe diretrizes para a recuperação do patrimônio público, acrescentando dispositivos à Lei 10.059/10.

A estimativa da Polícia Militar é de que, todos os meses, haja 300 novas pichações na cidade. De acordo com a Secretaria Municipal de Segurança Urbana e Patrimonial, apenas em 2011, 65% das 249 escolas municipais tiveram seus muros manchados por letras indecifráveis. No caso das unidades de saúde, 20 dos 155 postos foram pichados.

O texto do projeto sugere a utilização de novos métodos para recuperar esses imóveis e monumentos prejudicados por pichadores. O autor do PL, Tarcísio Caixeta (PT) propõe o uso de tintas especiais cujas propriedades físico-químicas possibilitam a recuperação apenas com uma simples limpeza, usando água e sabão.

O vereador cita o exemplo do obelisco da Praça Sete, no Centro de BH, que recebeu um verniz especial que impede a fixação de spray. A tecnologia é tida como aliada na preservação de bens culturais e poderá ser usada em outros marcos históricos da capital

Lei 10.059

Em vigor desde 2010, a lei instituiu em BH a Política Municipal Antipichação. A regra prevê a promoção de campanhas culturais e educativas, intensificação da fiscalização do cumprimento da legislação que já proíbe a pichação no âmbito do município, restrição da comercialização de tintas spray, além do desenvolvimento de estratégias de combate à pichação.

Na lei também estão previstas parcerias com empresas, que podem cooperar com os trabalhos em troca da promoção, com a possibilidade de afixar placas nos espaços públicos recuperados informando que foram restaurados com o apoio delas.

Fig.20a - Exemplo de medidas adotadas pela Prefeitura em Belo Horizonte no ano de 2012. Fonte - Jornal Estado de Minas.

SALA DE NOTÍCIAS

PESQUISAR NOTÍCIAS

0 Tweet 1 Curtir 1

Prefeito Marcio Lacerda visita Regional Norte

Publicado em 24/01/2011 11:31:30

O prefeito de Belo Horizonte, Marcio Lacerda, visitou neste mês a Regional Norte com objetivo de acompanhar de perto o desenvolvimento da região nos últimos dois anos. Os locais escolhidos foram às obras de revestimento de área, abaixo do viaduto que liga os bairros São Gabriel e Primeiro de Maio, o Programa Escola Aberta da Escola Municipal Cônsul Antônio Cadar e a obra do Orçamento Participativo de implantação da Praça Monte Ararat no bairro Ribeiro de Abreu.

Na avenida Cristiano Machado, na altura do número 5225, o prefeito juntamente do secretário Regional Norte Harley Carvalho e demais autoridades, acompanhou a implantação de revestimento de área com pedra gnaisse (pedra de mão) abaixo do viaduto. De acordo com o secretário Regional Norte Harley Carvalho, após a colocação do material não houve ocupação do local. "Realizamos esta obra com o objetivo de evitar que o espaço público seja transformado em área de ocupação irregular", disse. Para a efetivação da obra foram colocados 144 metros quadrados de pedra gnaisse e investidos cerca de seis mil reais.

Escola Aberta

Logo após o prefeito Marcio Lacerda e os secretários de Educação, Macaé Evaristo, e Regional Norte, Harley Carvalho, acompanharam as atividades do Programa Escola Aberta na Escola Municipal Cônsul Antônio Cadar, no bairro Providência. O prefeito anunciou a ampliação do programa na cidade. "É uma importante utilização do espaço escolar aberto à comunidade e será ampliado. As escolas da Prefeitura são inclusivas e este programa faz com que a comunidade se aproprie cada vez mais do espaço escolar. Vamos ampliar o programa", anunciou. Com a ampliação do programa a prefeitura passa a oferecer atendimento em 130 escolas. Hoje a capital conta com 124 unidades atendidas nessa modalidade
O programa Escola Aberta faz parte da política municipal de BH que estende o tempo e as oportunidades de aprendizagem para crianças e adolescentes do Ensino Fundamental das escolas municipais além de intervenções pedagógicas e um reforço na alimentação. Na Regional Norte das 19 escolas municipais 13 participam do programa e cerca de cinco mil pessoas são atendidas aos sábados e domingos. Diversas atividades de arte, esporte, lazer, cultura e educação são oferecidas para a população como oficinas de pintura, bonecos, futebol, capoeira, judô, Karatê vôlei e muito mais.

Praça Monte Ararat

No bairro Ribeiro de Abreu, o prefeito Marcio Lacerda acompanhou as obras de implantação da Praça Monte Ararat. O local onde existia ponto de fora-fora clandestino e constantemente eram jogados entulhos e inservíveis, está se transformando em área de lazer por meio do empreendimento 64 do Orçamento Participativo 2007/2008. A Prefeitura de Belo Horizonte está investindo R$181.346,61 para melhorar a qualidade de vida das pessoas do local.
Cerca de 200 famílias serão beneficiadas diretamente com revitalização da área. A previsão é que a obra seja concluída até o fim de março. De acordo com a Gerente Regional Norte do Orçamento Participativo, Mércia Adriana de Oliveira Cruz, a implantação da praça traz qualidade de vida para a comunidade. "Esta obra traz para o bairro mais uma área de lazer além de erradicar um ponto de bota-fora, com isso proporciona mais qualidade de vida para os moradores. Destaco ainda a participação da comunidade do bairro Ribeiro de Abreu no Orçamento Participativo com diversas aprovações de obras importantes como a

construção de Ginásio na Escola Municipal Desembargador Loreto Ribeiro de Abreu - OP 2009/2010 e Reforma da Quadra de Esportes da Rua Marcos Donato de Lima - OP 2011/2012", concluiu.

| Voltar

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE | Av. Afonso Pena, 1.212 · Centro · 30130-003 | 156

Fig.20b - Exemplo de medidas adotadas pela Prefeitura em Belo Horizonte no ano de 2012. Fonte - Site da Prefeitura de Belo Horizonte.

Anexos

ANEXO 1 – Lei que regulamenta a circulação do carroceiro na cidade

LEI Nº 10.119, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2011

Dispõe sobre a circulação de veículo de tração animal e de animal, montado ou não, em via pública do Município e dá outras providências.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º - Esta Lei cria regras para disciplinar a circulação de veículo de tração animal em via pública do Município, excluído aquele utilizado pelo Exército Brasileiro ou pela Polícia Militar, em circunstâncias normais, e o participante de evento de cavalgada, passeio e demais atividades, com a prévia autorização da Prefeitura.

§ 1º - Para fins desta Lei, consideram-se os animais pertencentes às espécies equina, muar, asinina, caprina, ovina e bovina.

§ 2º - É considerado veículo de tração animal o meio de transporte de carga ou de pessoa em carroça e similares.

Art. 2º - VETADO

CAPÍTULO II
DO VEÍCULO E DOS EQUIPAMENTOS

Art. 3º - O veículo de tração animal deverá ser de material compatível com as condições e com o porte físico do animal e deverá observar os critérios de segurança, de saúde animal e as especificações técnicas definidas no regulamento desta Lei.

Art. 4º - O condutor de veículo de tração animal deverá obedecer às normas e à sinalização previstas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB -, à legislação complementar ou às resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN -, e à legislação municipal específica.

Parágrafo único - A condução de animal montado ou de veículo de tração animal em via pública deverá ser feita pela pista da direita, junto ao meio-fio e em fila única, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados, em velocidade compatível com a natureza do transporte, impedido o galope.

Art. 5º - VETADO

CAPÍTULO III
DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO E SAÚDE DO ANIMAL

Seção I
Do Animal

Art. 6º - O animal utilizado na tração de veículo deve estar em condições físicas e de saúde normais, identificado, ferrado, limpo, alimentado, dessedentado e em condições de segurança para o desempenho do trabalho.

§ 1º - É vedada a utilização, nas atividades de tração de veículo e carga, de animal cego, ferido, enfermo, extenuado, mutilado, desferrado, bem como de fêmea em estado de gestação ou aleitamento.

§ 2º - A jornada de trabalho do animal deverá ser de, no máximo, 8h (oito horas), de preferência no período das 6 (seis) às 18h (dezoito horas), incluído o deslocamento para o trabalho, observado o intervalo de descanso de, no mínimo, 10min (dez minutos) por hora de trabalho.

§ 3º - Durante a jornada de trabalho, deverão ser oferecidos água e alimento para o animal, pelo menos de 4 (quatro) em 4h (quatro horas).

§ 4º - A circulação de veículo de tração animal fica restrita a dia útil e sábado, reservado o domingo para descanso semanal do animal, ressalvada a hipótese de utilização em atividades voltadas para o lazer e para o turismo, como passeio de charrete em pontos turísticos do Município.

§ 5º - O descanso do animal não poderá ocorrer em via de aclive ou declive, com arreio, sob condições climáticas adversas, nem com barbela presa ou outro tipo de freio que impeça movimento.

§ 6º - É vedado o abandono de animal, bem como deixar de ministrar-lhe tudo que humanitariamente possa prover a sua segurança, inclusive assistência veterinária.

Seção II
Da Saúde do Animal

Art. 7º - O Executivo fica autorizado a criar uma comissão composta por veterinários, representantes de entidades ligadas à proteção e bem-estar dos animais de grande porte, entidades com ações voltadas para o meio ambiente e mestres-ferreiros, para atendimento e cuidados necessários à saúde desses animais, quando previamente cadastrados, observando-se o seguinte:
I - vacinação antirrábica e antitetânica anual;
II - vermifugação bianual;
III - inspeção para detectar a presença de parasitas e sinais de mudança de comportamento;
IV - exame anual para detecção da anemia infecciosa equina - AIE -, sendo observado que o licenciamento deverá ocorrer dentro do período de validade deste exame, ou seja, 60 (sessenta) dias;
V - atendimento clínico-cirúrgico ambulatorial;
VI - higienização dos cascos, casqueamento, correção dos aprumos e ferrageamento pelo mestre-ferreiro.

§ 1º - O poder público promoverá esforços para garantir a gratuidade da realização dos procedimentos médico-veterinários previstos nos incisos de I a V do caput deste artigo, por meio da celebração e da manutenção de convênios com entidades ligadas à proteção de animais de tração.

§ 2º - A realização dos procedimentos previstos no inciso VI do caput deste artigo fica a cargo do responsável pelo animal.

Art. 8º - Caso fique comprovada a ocorrência de gestação e de maus-tratos físicos ou mentais, o agente da autoridade de trânsito municipal realizará operação de abordagem do condutor, apreensão do veículo e acionamento imediato da Polícia Ambiental, para apreensão conjunta do animal e recolhimento deste a estabelecimento adequado.

CAPÍTULO IV
DAS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA

Art. 9º - Fica proibido usar no veículo de tração animal:
I - equídeo com idade inferior a 3 (três) anos, atrelado, solto ou no cabresto;
II - dois ou mais animais da mesma espécie ou de espécies diferentes, presos no mesmo veículo, atados pela cauda, amarrados pelos pés ou pescoço.

Parágrafo único - Constitui infração semelhante atar, no mesmo veículo, filhotes em período de amamentação.

Art. 10 - É vedada a permanência dos referidos animais, soltos ou atados por corda ou por outro meio, em vias ou logradouros públicos.

Art. 11 - O animal deverá ser mantido com ferraduras antiderrapantes, com pinos apropriados nas quatro patas e, durante o trabalho, deverá estar arreado com equipamento completo que não lhe cause sofrimento.

§ 1º - Fica proibido o uso de ferradura de borracha ou material assemelhado, fora dos padrões estipulados por esta Lei, de equipamento inadequado como chicote, aguilhão, freio tipo professora, ou de instrumento que possa causar sofrimento, dor e dano à saúde do animal, bem como outra forma de castigo imposta pelo proprietário sob qualquer pretexto.

§ 2º - Aplica-se o disposto no art. 8° desta Lei na hipótese de violação ao disposto neste artigo.

CAPÍTULO V
DOS CONVÊNIOS

Art. 12 – VETADO

CAPÍTULO VI
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13 – VETADO

Art. 14 - VETADO

Art. 15 - Esta Lei será regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias após sua publicação.

Belo Horizonte, 24 de fevereiro de 2011.

Marcio Araujo de Lacerda
Prefeito de Belo Horizonte

(Originária do Projeto de Lei nº 226/09, de autoria do vereador Anselmo José Domingos)

ANEXO 2 – Reprodução de trecho do Código de Saúde de Belo Horizonte

O Código de Saúde de Belo Horizonte foi uma das medidas criadas pela Câmara Municipal de Belo Horizonte para atualização do Código Sanitário (Lei nº 7.031/96 e Decreto nº 5.616/87). Seu texto integral foi aberto para consulta pública em 2006. Contudo, o código ainda não foi sancionado. Disponível em <http://www.pbh.gov.br/smsa/consultapublica/index.php

SEÇÃO VII - DA APREENSÃO E DESTINAÇÃO DOS ANIMAIS

Art. 124 – Somente será permitido ao Centro de Controle de Zoonoses o recolhimento de animais domiciliados que sejam comprovadamente portadores de zoonoses que coloquem em risco a saúde da população.

Art. 125 – É vedada a permanência de animais em logradouros públicos.
Parágrafo único – Excetuam-se da proibição prevista no *caput* os animais devidamente atrelados e acompanhados, comprovadamente vacinados e que não ofereçam risco à segurança das pessoas, bem como aqueles relacionados a projetos ambientais regulamentados pela Secretaria Municipal de Saúde.

Art. 126 - O animal encontrado solto nos logradouros públicos, sem as condições previstas no parágrafo único do artigo antecedente, será apreendido e recolhido ao Centro de Controle de Zoonoses.

§ 1º - O animal poderá ser restituído ao legítimo proprietário ou seu representante legal, após preenchimento do expediente próprio de identificação e pagamento das respectivas taxas.
§ 2º - Os animais apreendidos ficarão à disposição do proprietário ou de seu representante legal nos prazos previstos no parágrafo subseqüente, período no qual será devidamente alimentado, assistido por médico- veterinário e pessoal preparado para tal função.
§ 3º - O prazo a que se refere o parágrafo anterior, contado do dia da apreensão do animal, excluindo-se o dia de começo e incluindo-se o do vencimento, será de:
a) 3 (três) dias úteis, no caso de pequenos animais;
b) 6 (seis) dias úteis, no caso de médios e grandes animais.
§ 4º - Os animais ungulados não serão passíveis de resgate pelo proprietário, salvo os relacionados nos parágrafos 1º e 2º do artigo 106.
§ 5º - Os animais apreendidos nas vias e logradouros públicos, quando não reclamados junto ao Centro de Controle de Zoonoses, nos prazos estabelecidos no parágrafo 3º, terão um dos seguintes destinos:
a) doação a instituições de ensino e pesquisa mediante apresentação do projeto aprovado pelo comitê de ética em pesquisas com animais, ou a entidades filantrópicas devidamente cadastradas pela Secretaria Municipal de Saúde;
b) adoção por pessoas físicas ou jurídicas, após exame negativo para leishmaniose visceral, identificação e registro, vacinação contra raiva e esterilização, mediante recolhimento das taxas devidas e atendimento das normas legais e regulamentares e assinatura termo de compromisso de posse responsável;
c) eutanásia dos animais portadores de zoonoses incuráveis e de risco para a saúde humana, dos que apresentam prognóstico desfavorável e risco à segurança pública;
d) devolução ao habitat natural, após exame negativo para leishmaniose visceral, identificação e registro, vacinação contra raiva, vermifugação e esterilização;
§ 6º - Se a eutanásia for necessária, deverá ser feita por médico-veterinário, com administração prévia de anestésico e por método rápido e indolor ao animal, conforme disposto na Resolução do Conselho Federal de Medicina Veterinária- CFMV n.º 714/2002 ou outra que venha substituí-la.
§ 7º Nos casos de animais portadores de doenças ou ferimentos considerados graves, com prognóstico desfavorável, caberá ao médico-veterinário do Centro de Controle de Zoonoses, após avaliação clínica, decidir o seu destino, ainda que não decorridos os prazos estipulados no parágrafo 3º deste artigo.

Art. 127 - O proprietário do animal suspeito de raiva deverá submetê-lo à observação, isolamento e cuidado em local aprovado pela autoridade sanitária competente, ou nas instalações do Centro de Controle de Zoonoses , durante 10 (dez) dias, na forma determinada por laudo fornecido pelo médico-veterinário.
§ 1º - Após este período, estando o animal liberado do risco de transmissão da raiva, deverá ser resgatado pelo seu proprietário nos termos do artigo anterior;
§ 2º Caracterizado o abandono do animal nas instalações do Centro de Controle de Zoonoses, fica o proprietário sujeito às penalidades previstas nesta lei.

Art. 128 - O cadáver do animal falecido ou submetido à eutanásia nas instalações do Centro de Controle de Zoonoses será destinado a local previamente estabelecido pelo serviço de limpeza urbana, devidamente acondicionado, atendidas as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas.

ANEXO 3 - Extrato do Código de Posturas de Belo Horizonte que dispõe sobre a limpeza em lotes vagos

LEI Nº 8.616, DE 14 DE JULHO DE 2003
Contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - Este Código contém as posturas destinadas a promover a harmonia e o equilíbrio no espaço urbano por meio do disciplinamento dos comportamentos, das condutas e dos procedimentos dos cidadãos no Município de Belo Horizonte.

(...)

CAPÍTULO II - DO TERRENO OU LOTE VAGO

Art. 201 - Entende-se por terreno ou lote vago aquele destituído de qualquer edificação permanente.

Art. 202 - Em logradouro público dotado de meio-fio, o proprietário de terreno ou lote vago deverá fechá-lo em sua divisa com o alinhamento, com vedação de no mínimo 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) de altura, medida em relação ao passeio.

§ 1º - O fechamento de que trata este artigo poderá ser feito com qualquer material admitido no regulamento, podendo este padronizar ou proibir determinado material em alguma area específica do Município.

§ 2º - O material a ser usado no fechamento deverá ser capaz de impedir o carreamento de material do lote ou terreno vago para o logradouro público.

§ 3º - Deverá ser previsto um acesso ao terreno ou lote vago.

Art. 203 - É proibido o despejo de lixo no terreno ou lote vago.

Parágrafo único - O proprietário de terreno ou lote vago é obrigado a mantê-lo limpo, capinado e drenado, independendo de licenciamento os respectivos atos.

(...)

GLOSSÁRIO
Anexo I acrescentado pela Lei nº 9.845, de 8/4/2010 (Art. 90)

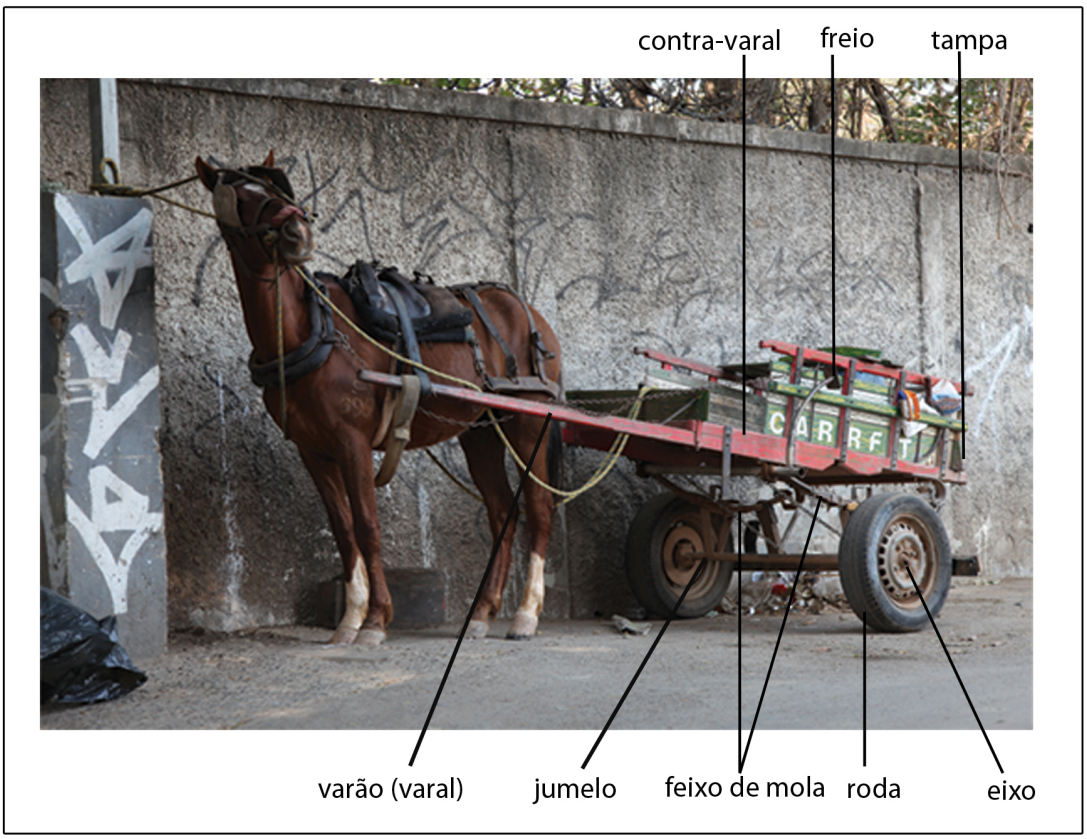
Para os fins desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos:

(…)

TERRENO OU LOTE VAGO: aquele destituído de qualquer edificação.

ANEXO 4 - Taide, fazedor de carroça (um relato sobre a fabricação de carroças)

As carroças que circulam em Belo Horizonte são feitas em madeira ou metal, tem tamanhos variados e podem ser fabricadas pelos carroceiros ou compradas. No extremo-leste o único carroceiro que conheci que produz carroça é Paulo, mas existem alguns outros. A maioria dos veículos da região são trazidos por um carroceiro que também atua na Regional Leste, que as traz de Betim, onde são fabricadas na oficina do Taíde. Passei ali uma manhã no final de junho de 2012, quando realizei uma entrevista que transcrevo (em 1ª pessoa) parcialmente a seguir.



Principais peças da carroça. *Varão*: Peça de madeira que liga a carroça ao animal. *Ferragem*: jumelo, feixo de mola, eixo. *Freio*: ligado diretamente à roda é uma peça fundamental para descidas e subidas. Quando acionado alivia o peso carregado pelo animal. *Tampa*: parte móvel de madeira, responsável pela "abertura" e "fechamento" da carroça. É retirada e recolocada a cada carregamento e descarregamento.

TAÍDE:

Aprendizado. Lá na roça, no interior, eu já mexia com animal, mexia assim: montava e andava. Eu sou de pra lá de Valadares. Eu vim pra Betim com vinte e poucos anos, já tenho 50. No início eu ainda trabalhava de pedreiro e comecei a fazer carroça. Fazia, ficava meio ruim, dava vontade de parar, pensava: 'o pessoal não vai gostar'... muitas vezes eu parei. Aí dava vontade de novo e eu tentava de novo. Pra você ter idéia já cheguei a fazer carroça só de eucalipto porque o dinheiro não dava...

Mas comecei a fazer carroça mesmo há uns 14 anos, dessa época pra cá não parei mais. Quando comecei meu menino era pequenininho, ele andava comigo. Ele, inclusive, aprendeu. Se precisar de fazer uma carroça igual essa aqui ele faz. Só que ele largou, comprou carro, moto e não quis mexer mais. Minha menina pinta carroça.

Ninguém me ensinou. Eu aprendi assim: tinha um homem em Betim, muito gente boa, aí uma vez eu levei umas *molas* pra ele fazer, ele já velho de idade, fez as *molas*, ficou uma maior que a outra. Pra arrumar tinha que pagar de novo. Aí eu falei, 'não, eu mesmo vou fazer'. Botei o fogo lá e fiz. Arrumei, elas ficaram boas, mas aí no próximo que eu fui fazer eu já não quis fazer porque o sofrimento era grande demais. Porque você ficar beirando o fogo, meu amigo....

Eu, pra mim, na época, mais foi isso. Agora, hoje não, hoje eu mudei tamanho... *Argola*, por exemplo, você vai aprendendo com os outros. Aquele *ganchinho* lá da frente, aprendi com o Leitão [carroceiro]. Eu colocava ele bem cá atrás, e o Leitão falou 'não, você tem que colocar esse *ganchinho* mais na ponta'. Então muitas coisas você vai aprendendo com as pessoas lá fora. As pessoas que usam é uma coisa, as pessoas que fazem é outra. Às vezes, usando, você tem uma maldade melhor do que quem faz.

<u>*Fabricação.*</u> Tendo o *eixo* pronto, as *mesas* montadas, as *molas*, eu pego uma carroça na segunda-feira, e eu achando o cara para *filetar*[1], porque eu pago o cara para *filetar*, assim, ela sem freio, em uma semana está pronta, pode rodar. Para colocar o freio demora mais um dia.

De vez em quando eu fazia umas carroças pequenininhas, mas ninguém gosta. Minhas carroças tem 74cm na frente, 84cm atrás e 1,57m de cumprimento. As primeiras que eu andei fazendo eu tirei medidas de outras. Elas tinham 1,60m ou 1,65m. Aí eu fui imaginando, essas carroças muito grandes, que carregam muito peso, acaba esforçando mais os animal. E o pessoal já vai reclamando, 'essa carroça é boa, mas é muito grande'. Aí eu fui mudando, diminuindo a largura. A largura, de primeiro, era bem mais larga. Outra coisa, a carroça vai alargando, porque se ela fosse tudo de uma largura só, ela fica igual um caixote, aí ela fica péssima, porque na hora que você tá andando ela balança de lado.

Mas são muitos detalhizinhos. Igual, por exemplo, o *fundo* da carroça. Esse *fundo* a gente põe de assoalho, aqueles assoalhos que fazem o pino da casa. A gente coloca de assoalho. Tem gente que tá achando ruim, outras pessoas acham ele melhor, que ele não dá greta, custa mais a acabar. Essa peça lateral aí já é ipê. De primeiro, quando eu comecei a fazer carroça, isso era tudo pregado. A primeira que eu fiz foi pregado. Mas aquilo, quando você coloca um saco de ração na carroça, agarra no prego e rasga. Aí eu falei, não, isso aí tem que ser parafusado. Aí comecei a parafusar. As carroças de Divinópolis não vem parafusada igual tá aqui não, é prego... dura bem menos. Uma carroça em Divinópolis, eu acho que é mil e poucos reais.

Uma carrocinha em Itambé acho que é 2.700. Se você for parear... pra você ter idéia, se você for carregar um entulho ela não agüenta. Ela é grande demais, rodagem pneu fininho, essa aqui já tem rodagem superior, de pneu de fusca, passeando no fusca é passear nessa carroça aqui! Carroça minha, que eu fiz mesmo, falar para você, que eu vi acabar, que despedaçou mesmo, foi só uma, que um caminhão bateu. Mesmo assim eu peguei um

[1] Pintar detalhes.

bocado das peças dela, reformei e fiz uma carroça pequena, com as peças. Agora, depende muito do zelo do carroceiro. Porque tem muito carroceiro que não tá nem aí, quebra *varão*, bate, amassa *triângulo*... Os pneus é que acabam primeiro. Mas as carroças são muito fortes. Essa daqui, eu bati ela num ônibus, que ela chegou a agarrar no ônibus, e ela só quebrou um *varão*. Aí eu coloquei outro e tô andando até hoje, nunca mais deu problema.

As carroças minhas, todas elas são pintadas. Cor de carroça, a maioria do pessoal já fala comigo: 'a cor que você fazer é essa mesmo, porque as suas carroças é tudo bonita'. Eu junto muitas cores... cores que eu não fazia e comecei a fazer esse ano: verde escuro, alaranjado eu já pintei mas não tantos, agora de 2011 pra cá eu pintei demais. Verde, azul. Geralmente as pessoas procuram quase que uma cor só. O que mais tem na praça é verde, vermelho e amarelo. Azul tem um bocado bom também. Aquela lá que eu tô fazendo vai ser vermelho, verde e alaranjado. Agora, charrete é só vermelho, alumínio, ou então preto. Charrete é mais trabalhoso. Você gasta menos em umas partes, mas os detalhes são mais. Para fazer as peças que seguram o *paralama* você demora mais.

<u>*Comércio.*</u> No ano de 2010 eu tomei um prejuízo de R$10 mil. A gente vende carroça financiado, porque se for a vista ninguém compra. Aí, o que acontece, o cara não te paga, você já entregou a carroça... Hoje em dia, a carroça financiada sai a R3.250, com freio, pneu, tudo arrumadinho. A charrete é mais cara. A última que eu vendi foi R$4.500. E foi pra lá perto do Padre Eustáquio. De Venda Nova pra cá, tudo tem carroça minha. Eu vendo mais pra Riacho, Pampulha, São Benedito. Eu sempre tenho encomenda para carroça. Às vezes o cara chega aqui e eu tenho cinco, seis carroças para entregar.

Aí o cara chegava e falava 'eu quero uma carroça assim', e eu fazia, 2011 foi assim. Agora, 2012 caiu, eu entreguei umas há poucos dias, tô fazendo mais uma ali e uma outra pra mim, porque eu tô com a idéia de parar mesmo, eu compro um animal e vou ver se faço alguma coisa por aí à fora. Esse ano eu vendi umas 15 carroças, mas só que você vende financiado, aí vamos supor, o cara fala assim, "você tem de comprar tudo". De primeiro você achava muita coisa no ferro-velho. O Leitão mesmo trouxe *ponteira*, *mola*... agora hoje, você já não tá achando *mola* mais, aí você vai comprar, tudo é caro. Você já tá ganhando pouco, na hora que assusta você não dá conta de continuar. Essa madeira daí eu tô pagando ainda. Hoje mesmo eles me entregaram uns *varão*. Mas tirou a madeira, o resto é tudo à vista. *Parafuso*, *mola*, *roda*, *pneu*... eu tenho é muito *pneu*, sô. Eu tenho roda daqueles Ford antigo, vou fazer uma charrete e por essas rodas! O pessoal gosta mais de *pneu* aro 15, não gosta muito do 14.

<u>*Fazedor de carroça e carroceiros.*</u> Já peguei alguma coisa, mas nunca trabalhei como carroceiro mesmo, mas toda a vida eu gostei. Porque é a mesma coisa do cara fazer uma carroça e não andar de carroça, nunca ter tocado uma carroça, o que é uma carroça em cima de um animal. Porque tem carroça que você põe no animal e ela faz isso ó, enterra no lombo do animal e não dá oportunidade de andar. Tem umas que faz isso no jeito de montar, e outras o cara [carroceiro] não sabe nem regular a *arriata* direito e ele deixa a carroça sempre no lombo do animal. Porque a carroça tem que trabalhar balançando. A carroça não pode ser muito larga, porque se ela for muito larga, ela vai ficar balançando para os lado, é péssimo. Ela tem que ficar para cima e para baixo. Balançando de lado, de jeito nenhum!

Essas carroças agüentam até 800 quilos ou mais. Uma carroça dessas aqui, dependendo, se você colocar uma *mola* em espiral igual essa carroça aqui, com um tanto de mola, você pode descer peso sem dó. Mas hoje tá bem diferente de antigamente, né. Antigamente o pessoal judiava do animal. Eu detesto animal judiado.

Tradição.

Nian - Você acha que está acabando, essa coisa da carroça, do carroceiro?
Taíde – Ó, essa é uma tradição que eu acho difícil acabar. A maioria dos jovens que vem hoje não tá querendo nada difícil, mas tem muita gente que continua gostando das coisas. Tem muita gente que vai dando jeito de parar, porque vai ficando difícil, especialmente para o pessoal que mexe na rua. Você mesmo sabe que nóis mexe na rua obrigado, esforçado e gosta. Mas uns já vai caçando um cantinho mais afastado, outros resolve que quer parar. Eu te falo com você a verdade, eu, assim, animal, só porque eu não tenho um lugarzinho melhor, porque se tivesse eu parava tudo pra criar. Hoje eu tô sem, mas toda a vida eu tive. Um tempo atrás aqui era todo mundo com animal. Aquele tanto de gente mexendo, a coisa e outra, não parava não.

Oficina do Taíde:

ANEXO 5 – Mito dos Centauros – Extraído de DuBOIS (1996, p.25-30)

Beginning then, with myth, the most public of genres, since there is no fixed version of a myths -it is available to be interpreted and reworked by every teller - I will discuss some principles which emerge from a study of the stories told by Pindar and others, of Centaurs and Amazons (…)

The Centaurs were beings on the threshold between human and equine nature; they marked the limit between animal and human being, between anthropos and therion. The Centaur appears first on Kassite boundary stones as a guardian of limits; he developed in Near Eastern thought into the astrological figure Sagittarius. In Greek myth the Centaurs descended from Ixion, as did their traditional opponents, the Lapiths. Ixion married Dia, daughter of Eioneus, but instead of giving his father-in-law the bride-price, Ixion set for him a trap of burning coals. (…)

Ixion, unable to find a mortal to absolve him of his crime, was finally accepted as a suppliant by Zeus. But Ixion, true to his anti-marriage character, attempted to seduce Zeus' sister and wife Hera. He instead had intercourse with Nephele-cloud-an *eidolon* of Hera, and begat either the first Centaur, or Centauros, who subsequently, after intercourse with a mare, became the father of the Centaurs. Ixion, in punishment for his act, was bound to a wheel which burned and turned eternally first in the air, then in the underworld. (…)

In the earliest tellings of the myth, those concerning Herakles, Centaurs consistently violated relations of xenia, guest-friendship. In his pursuit of the Erymanthian Boar, one of the canonical athloi, Herakles encountered the Centaur Pholos, who received and fed the hero. The host was reluctant to serve the stranger wine from the common store of the Centaurs, but was persuaded. The rest of the Centaurs, smelling the wine, appeared and began a battle with Herakles. They destroyed the relationship of xenia established between Pholos and the hero. (…)

Pholos, in contact with culture through Herakles, could tolerate the substance, but he was swept away in their animal riot. The deaths of both Cheiron and Pholos, the most human of Centaurs, can be traced to this episode. Pholos wounded himself fatally with one of Herakles' poisoned arrows, Cheiron too received such a wound, and it proved so painful that he traded his immortality to Prometheus in order to die and be released. (…)

Another important episode of the Centaur myth, the Centaur Nessos' attempt to abduct Herakles' bride Deianeira, will be considered in depth later in an analysis of Sophocles' Trachiniae. Other episodes concerned not Herakles but the Athenian hero Theseus, who frequently replaced Herakles in myth. Theseus' comrade in arms, Peirithoos, son of Dia and Zeus, invited the Centaurs to join him in the celebration of his marriage to Hippodameia. After drinking wine and coming into contact with human women, the Centaurs ran wild and tried to carry off the Lapith women, Hippodameia among them. The battle which ensued, the Centauromachy, resulted in the defeat of the Centaurs, but not before Kaineus, a male hero who had gone through a sex change after having been raped as a female by Poseidon, was destroyed, though immortal, by being pressed into the earth by the Centaurs. In this version of the myth, as in the tale of Herakles with Pholos, the Centaurs violated ordered festivity.

Cheiron, the most important exception to the bestial conduct of the tribe of Centaurs, was tutor to many of the Greek heroes, including both Herakles and Achilles. IS Alone among the horse/men, his ancestry was traced back to the union of Kronos with the Oceanid Philyra. His form-half horse, half man-was attributed either to Kronos' appearing to Philyra disguised as a horse, or to Philyra's attempt to escape by turning herself into a mare. Cheiron's mother, horrified by the shape of her offspring, was changed into a lime tree by Zeus. I6 Cheiron was the only Centaur to be immortal, to be married; he shared his vast knowledge of hunting with the heroes entrusted to his care. He also possessed knowledge about pharmaka, drugs, and taught his craft to his pupils. Cheiron's benevolence shows how the Centaurs inhabited a threshold, were liminal in another sense; that is, they lived in nature both as violent, uncivilized beasts, and as characters from a lost past, before the necessity for a separation between gods and men, before work, cooking, death, all the evils that culture brings. They demonstrate the Greeks' fundamental ambivalence about nature and about the prehistory of mankind. The world before culture was viewed with nostalgia as well as loathing.

ANEXO 6 – Sobre o burro não pago

Do alto da carroça íamos em direção à Sabará, quando encontramos com Bené, amigo de Olavo, que o chama. Olavo para a carroça no acostamento de uma via enquanto Bené se aproxima. A conversa que se segue é referente à rede de negociação e circulação de um burro que em poucas semanas havia passado por vários donos. Para melhor compreensão do diálogo deve-se atentar ao esquema a seguir, que indica a sequência dos donos do animal:

Olavo → Domingos → Bené → Gorô → Gilsão

Diálogo:

Olavo – Ô Bené!

Bené – Deixa eu falar com você. Cê ta bom mesmo?

O – Bão e ocê?

B – Eu tô aí... Eu liguei pro Paulo [outro carroceiro] um bocado de vez, e não consegui falar com o Paulo, rapaz! Eu tava conversando com o Luiz [outro carroceiro] aquele dia, que até tava falando comigo, o Domingos não acertou o negócio com você não?

O – Não.

B – Tá devendo ocê quanto?

O – Falta 830.

B – 830?

O – Ele mesmo foi atrás de mim falando que ia levar o dinheiro e não foi.

B – O Gorô vendeu o burro, o Gorô vendeu aquele burro! Eu comprei aquele burro [do Domingos] e vendi o burro [pro Gorô]. Gorô vendeu aquele burro [pro Gilsão] e não veio trazer o dinheiro! Gorô tá me devendo 1800 conto!

O – Gorô não paga não, tá?

B – Pois é. Eu tô querendo descobrir onde que ele tá, porque em disseram que ele tava trabalhando em uma garagem. Qual empresa que ele trabalha?

O – Não sei, não tenho contato. Nunca mais vi Gorô.

B – Diz que ele trabalha na doze. Eu quero entrar em contato com Paulo, seu irmão, pra saber onde ele trabalha. Não vou falar que ele que me falou não.

O – O Paulo tá lá no [curral do] Valdir. E outra, qualquer garagem o Valdir te fala, porque ele é motorista de ônibus.

B – Eu quero pegar ele lá no final porque de todo jeito, se ele não pagar aquele burro eu vou voltar, vou rodar e vou buscar aquele burro pra cá de volta. Vou buscar, sô, não pagou nada do burro! 200 contos que ele pagou aí, ó! Vendi pra ele o burro por 2 mil!

O – Tava na mão dele e saiu pra quem?

B – Tá com Gilsão.

O – Hoje tá com Gilsão. Ele foi direto pro Gilsão? Foi né?

B – Foi. Aí eu vou atrás, vou falar "você desembola com o Gilsão que eu vou pegar meu burro, você não me pagou, eu não tenho burro pra pagar pros outros". E o outro lá [Domingos] você deita em cima também!

O – Aquele ali o dele tá guardado. Deixa pra lá.

B – Mas não pode deixar pra lá não. Você sabe porque não pode deixar? Porque nós somos muito honestos!

O – Deixar eu não vou deixar não. Eu não vou é atrás pra cobrar, porque quando eu negociei com ele eu falei "eu não saio atrás de ninguém pra cobrar não". Falei lá dentro do curral. Do jeito que ele pediu eu fiz pra ele. Eu vendi o burro pra ele, eu vendi mais barato pra ele. Eu queria 250 [de entrada], baixei pra 150, pra ele não pisar na bola.

B – Sabe o que você devia fazer? Entrar eu e você, pegar o burro, prender o burro e falar, "agora você se vira aí". Depois nós arruma pra cá. Eu e você, nós arruma.

O – Pois é, nós vamo dar um jeitinho depois. Você tem visto ele? Sumiu que eu não vejo.

B – Você fala com ele, você fala assim: "você vendeu o burro", mas não fala que eu te falei não. Você fala: "eu vou atrás do burro, você não me pagou o burro. O dinheiro que você deu naquele dia vai ficar pelo dia que você trabalhou com o burro, não foi? Então eu vou atrás do burro, vou buscar o burro. Você vendeu o burro pro Bené", pode falar: "eu tive até conversando com o Bené, porque eu vou correr atrás do burro. Bené também tá com uma dívida do negócio do burro. O Gilsão pegou o burro, te pagou o burro". Eu não devo nada o burro!

O – Pois é.

B – Então o negócio é o seguinte, [você fala]: "nós vamos atrás do burro, buscar esse burro, você se vira com ele aí"

O – Vamo dá uma olhada com ele depois o quê que dá pra arrumar aí, porque ele me falou que dali pra diante ele ia me pagar certinho. Ele foi atrás de mim e falou que tava com dinheiro e que agora ele ia ter um dinheiro certo, que ele ia me pagar o negócio todo, e ele foi e sumiu. Mulecagem do caraio.

B – Gilsão, eu vou correr atrás do Gilsão. O burro ele vai ter que voltar praí.

O – Não pode, né? Pensou?

B – Nem que seja pra ele ficar comendo à toa aí, mas ele vai voltar. Nós temos que dar um jeito

O – Passa lá agora, sô. O Paulo tá lá, o Valdir também, você já pega endereço, pega tudo.

Bené vai embora e nós seguimos com a carroça.

O – Esses caras não pagam animal não...

Nian - Comprando animal e não pagando?

Olavo – Mas eles já fazem isso de caso pensado, e aí não tem nada que protege contra isso, né? O cara quando não quer pagar ele não é obrigado. Nada obriga, né Eu vou ver se eu consigo tomar alguma coisa dele depois aí. Ele vive vendendo os trem mesmo. Na hora que ele aparecer vendendo alguma coisa eu tomo dele. Vou esquentar a cabeça também não, porque o que tá perdido, tá perdido. Não vou ficar passando raiva com esses trem também não. Eu já esquentei demais com esse negócio.