

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA
RICARDO ALEXANDRE PEREIRA DE OLIVEIRA

CARROÇA LIVRE:
uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências

Belo Horizonte

2017

Ricardo Alexandre Pereira de Oliveira

CARROÇA LIVRE:

uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências

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.

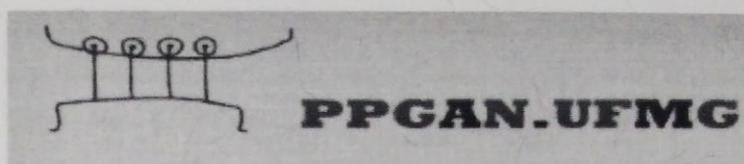
Orientadora: Prof^ª Dr^ª Ana Beatriz Vianna Mendes

Belo Horizonte,

2017

Ficha catalográfica

306 O48c 2017	<p>Oliveira, Ricardo Alexandre Pereira de</p> <p>Carroça livre [manuscrito] : uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências / Ricardo Alexandre Pereira de Oliveira. - 2017.</p> <p>251 f. : il.</p> <p>Orientadora: Ana Beatriz Vianna Mendes.</p> <p>Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.</p> <p>Inclui bibliografia</p> <p>1. Antropologia – Teses. 2. Trabalhadores do transporte – Teses. 3. Cavalo – Teses. I. Mendes, Ana Beatriz Vianna, II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.</p>
---------------------	---



ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ANTROPOLOGIA DE RICARDO ALEXANDRE PEREIRA DE OLIVEIRA (Nº DE MATRÍCULA: 2015665204)

Aos 10 (dez) dias do mês de abril de 2017 (dois mil e dezessete), reuniu-se na Sala 3056 – 3º andar do Pédio da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas/FAFICH - da Universidade Federal de Minas Gerais, reuniu-se a Banca Examinadora para julgar, em exame final, a Dissertação intitulada: ***“CARROÇA LIVRE: uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências”***, requisito final para a obtenção do Grau de Mestre em Antropologia, Área de Concentração: Antropologia Social - Linha de Pesquisa: Território, Poder e Ambiente. A Comissão Examinadora foi composta pelos professores doutores: **Ana Beatriz Viana Mendes - Orientadora – (PPGAN-FAFICH/UFMG); Raquel Oliveira Santos Teixeira – (Dept. Sociologia/FAFICH-UFMG); Carlos Eduardo Marques (UEMG) e Leonardo Hipólito Genaro Fígoli (PPGAN-FAFICH/UFMG)**. Abrindo a sessão, a Presidente da Comissão, Profa. Dra. Ana Beatriz Viana Mendes, após dar a conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra ao mestrando Ricardo Alexandre Pereira de Oliveira, 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 pela Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar, a Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ATA, que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora. Belo Horizonte, 10 de abril de 2017.

Profa. Dra. Ana Beatriz Vianna Mendes
(Orientadora)

Profa. Dra. Raquel Oliveira Santos Teixeira

Prof. Dr. Carlos Eduardo Marques

Prof. Dr. Leonardo Hipólito Genaro Fígoli

Ao mundo que há de (re)emergir dos escombros, onde caberão muitos mundos.

Agradecimentos

Agradeço primeiramente aos carroceiros do São Tomás, que me receberam durante anos de curiosidade, consideração e convivência. Em especial Babão, Nélio, Azeitona, Kelzinho, Douguinha, Pachola, Carlim, Carlinhos-véi e seu Joaquim, dos quais me aproximei muito mais fortemente, mas também a todos os demais carroceiros que habitam a vila: Seu Adelson, Ademina, Baianinho, Diogo, Hertinho, Jair, Jarbinhas, Juninho, Kelzinho, Marcio, Mondrongo, Neim, Nelinho, Paulinho, Reginaldo, Tipê e Zé Calango. Aos ajudantes Serrote, Jaburu, Richard e Paulinho. Aos funcionários do Bota Fora do Campo Alegre (URPV Bacuraus) Fernando, Paulão, Washington e o motorista Luiz. Ao Baim. Aos membros do Projeto Carroceiro, Ana Paula, Tião e Professora Dra. Maristela.

Aos vizinhos e amigos dos carroceiros do São Tomás, com quem me tornei também vizinho: Ademar, Cassinha, Diego, Doizim, Dona Estela, Júlia, seu Lair, Licão, Nilza e Rosa. Também às crianças: Cléber, Guilherme e Matheus.

Aos meus amigos da antropologia, Amanda, Carlos, Gustavo, Henrique, João, Marcony, Mayara, Rosa, Sarah, Simone, Tiago e Ulisses e todos os mestrandos da “turma de 2015”, Clara, Dani, Dudu, Gio, Lorena, Pâmilla, Paulinha, Sofia e Zé.

Agradeço também aos amigos que auxiliaram em minha própria itirenância existencial, especialmente Aninha, Bia, Carol, Fe, Francisco, Júlia, Simone, Stefani, Suelen, Taísa e Wagner. Igualmente, Bruno, Day e João.

Agredeço, mesmo à distância, aos professores argentinos Dr. Luciano Florit e Dra. María Carman, por terem me ajudado a desatar vários nós de minha pesquisa etnográfica.

Agradeço especialmente à minha orientadora, professora Dra. Ana Beatriz Vianna Mendes, a Bia, pela orientação dedicada e atenta construída ao longo dos últimos 6 anos!

Aos membros da banca, por gentilmente terem aceitado o convite, Dr. Carlos Eduardo Marques, Dr. Leonardo Fígoli e Dra. Raquel Oliveira. Também e à Brisa Catão, doutoranda do PPGAn, que trouxe valiosas contribuições na etapa de qualificação do mestrado.

Por fim, à Aninha, secretária do curso de pós-graduação, por todo o apoio e solidariedade.

RESUMO

Este trabalho tem o objetivo de descrever e discutir o modo de vida e o circuito carroceiro desde a favela do São Tomás, na região Norte de Belo Horizonte. O trabalho gira em torno de três eixos referentes a cada um dos capítulos: a relação entre cidade, habitação de baixa-renda e diferença; o circuito carroceiro e os vínculos com os diversos grupos sociais urbanos desde uma comunidade moral composta por humanos e não-humanos; e o debate polêmico em torno dos Direitos dos Animais, com militância pelo fim das carroças de tração animal, onde procuro descrever a luta dos carroceiros pelo Direito à Cidade. O trabalho se insere nos campos da Antropologia Urbana e da Antropologia dos Conflitos Ambientais Urbanos, bem como da Antropologia das relações humanos-animais.

Palavras-chave: carroceiros, cidade e diferença, habitação de baixa-renda, relações humanos-animais

ABSTRACT

This work aims to describe and discuss the way of life of the “carroceiro” circuit in the Favela São Tomás, located in the northern region of Belo Horizonte. The work revolves around three axis related to each chapter respectively: the relationship between city, low-income housing, and difference; the “carroceiro” circuit and its bonds with diverse urban social groups from a moral community composed by humans and nonhumans; the controversial debate about the Animal Rights, the militancy for the end of animal drawn carts, and the Right to the City. This work fits within the fields of Urban Anthropology and Anthropology of Urban Environmental Conflicts, as well as Anthropology of Human-Animal Relations.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES E FOTOS

Imagens

Imagem 1 – Foto tirada em meados de 2012, dois anos antes de conhecer Babão e Pulguenta ...	33
Imagem 2 – "Baías provisórias" em construção, meados de 2012.....	34
Imagem 3 – As baías "provisórias" já prontas e nomeadas com base no cadastro realizado pela Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte (URBEL).....	34
Imagem 4 – Foto tirada em fins de 2014, na estradinha que leva ao Curral	35
Imagem 5 – Foto de meados de 2012. Faixa colocada pela empresa Andrade Valladares.....	35
Imagem 6 – A mesma faixa da foto anterior, alguns meses depois, na medida em que a vida carroceira se reorganizava apesar das demolições, que avançavam.....	36
Imagem 7 – Visão parcial do "pátio central" do Curral.....	36
Imagem 8 – Na estradinha que leva ao Curral. Foto de 2016	37
Imagem 9 – Cavalos em seu tempo livre, acima e abaixo da "contenção" construída pelo programa de Urbanização.....	37
Imagem 10 – Foto de 2016: Tempo livre dos cavalos	38
Imagem 11 – Na "rua que não chega a lugar nenhum"	38
Imagem 12 – A Base Aérea da INFRAERO.....	39
Imagem 13 – Cavalo pastando na beira do córrego do Onça, nas proximidades da "chácara".....	39
Imagem 14 – Foto de 2013. A Famosa ponte de concreto.....	40
Imagem 15 – Foto de janeiro de 2013. Quatro crianças brincam no córrego do Onça	40
Imagem 16 – O Curral.....	41
Imagem 17 – Mapa geral	42
Imagem 18 – A mesma localidade, em 2017, com destaque para o Curral visto de Satélite	43
Imagem 19 – Seu Joaquim-carroceiro sendo entrevistado por um repórter da Rede Globo.....	58
Imagem 20 – Foto de 2016. Ao fundo, o Aeroporto da Pampulha.....	59
Imagem 21 – Foto de 2013, início do calçamento que, como mostra a foto abaixo, foi interrompido antes de sua conclusão.....	60
Imagem 22 – Foto de 2016 no local onde deveriam ter sido construídos três conjuntos de prédios para o reassentamento dos moradores removidos	60
Imagem 23 – Foto de abril de 2016, mostrando o prédio exibido na foto 16, já concluído.....	61
Imagem 24 – Habitações por demolir. Foto de 2013.....	61
Imagem 25 – O Curral em um dia de chuva de verão.....	73
Imagem 26 – No Conjunto Felicidade, uma bica comunitária em frente ao curral.....	74
Imagem 27 – Córrego do Conjunto Felicidade. À direita, o curral.....	75
Imagem 28 – Trajetos entre a vila São Tomás e a Ocupação Urbana do Zilah	79
Imagem 29 – Vista para o que sobrou da favela do São Tomás	82
Imagem 30 – Mapa com o trajeto habitual dos carroceiros.....	86
Imagem 31 – Neste mapa registro alguns trajetos do circuito carroceiro	87
Imagem 32 – Vista da avenida Dr. Cristiano Guimarães.....	94
Imagem 33 – Zé Calango, Douguinha e Carlim-carroceiro reformando uma carroça.....	103
Imagem 34 – Carroça feita no curral.....	105
Imagem 35 – Carroceiros na época das demolições, em 2011	107
Imagem 36 – Baía do Falcão, companheiro de trabalho de Nélio.....	107

Imagem 37 –	108
Imagem 38 – Seu Lair, o cavalo Pretão e Jair	109
Imagem 39 – Mondrongo e o cavalo Guaran	111
Imagem 40 – Baía do cavalo Cego, do Diogo	111
Imagem 42 – Babão aparando a crina, a calda, as 'mãos' e os 'pés' da Pulgenta.	112
Imagem 43 – Douguinha saindo com as éguas Gabriela e Samanta	112
Imagem 44 – Carlinhos-véi e Gaúcho no Curral do Carlim, penteando o cavalo Gaúcho.	116
Imagem 45 – Carlinhos-véi, na “nossa rua”, Santo Antônio	116
Imagem 46 – Carlinhos-véi leva Gaúcho até o outro lote "vago"	117
Imagem 47 – O Cavalo Gaúcho e sua carroça, pronto para o trabalho.	117
Imagem 48 –	118
Imagem 49 – Rotinas de trabalho diário, Nélio e Falcão recolhendo podas de árvore	118
Imagem 50 – Destaque para os instrumentos de trabalho	119
Imagem 51 – Empenho em se dedicarem ao “certo pelo certo”	119
Imagem 52 – Descarregando as podas na área reservada do Bota-fora do Campo Alegre.	120
Imagem 53 – Como de praxe, após descarregar os cavalos vão ao cocho do Bota-Fora	120
Imagem 54 – Anúncio com as datas de registro e vacinação nos Bota-Fora, por meio do convênio entre a SLU e a Faculdade de Veterinária da UFMG	129
Imagem 55 – Sala de aula do setor de Equino.....	136
Imagem 56 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	152
Imagem 57 – Jornal Hoje em Dia, "Carroceiros vão às ruas de BH contra projeto que proíbe tração animal"	152
Imagem 58 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	153
Imagem 59 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	153
Imagem 60 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	154
Imagem 61 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	154
Imagem 62 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	155
Imagem 63 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	155
Imagem 64 Jornal Estado de Minas (EM). Carroceiros fazem protesto no Centro de Belo Horizonte	156
Imagem 65 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	156
Imagem 66 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	157
Figura 67 Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH"	157
Imagem 68 – Grupo do Facebook, “carroças nunca mais!”	180
Imagem 69 – Abaixo assinado online.....	180
Imagem 70 – Cartilha Infantil “Ulinha”, 9ª edição, produzida pela União Libertária Animal ...	181

Séries de imagens

Série 1 – Foto de satélite: antes e depois	42
Série 2 – Kelzinho e Serrote cortando capim e transportando na Kombi.....	66
Série 3 – Kelzinho e Serrote cortando capim e transportando na Kombi.....	67
Série 4 – Babão vai ao Haras comprar feno e ração para revender para os demais carroceiros ...	69
Série 5 – Fazer-carroça	104
Série 6 - Fluxos de materiais e forças.....	106
Série 7 – Pachola arriando a Dourada. Pelas manhãs e fins de tardes, é comum que o carroceiro utilize a “raspadeira” para pentear e remover os pelos velhos	110
Série 8 – Nélio, Pachola e Dourada.....	113
Série 9 – Babão aparando a crina, a calda, as 'mãos' e os 'pés' da Pulguenta	114
Série 10 – O Carlinhos (véi-carroceiro) e seu cavalo Gaúcho	115
Série 11 – Nélio e Falcão trabalhando no transporte de telhas para reforma.	122
Série 12 – Devir-cavalo nas crianças.....	125
Série 13 – Estagiárias do Projeto Carroceiro vão aos Bota-Fora	130
Série 14 – O fluxo de materiais continua por muito tempo depois de sair das carroças	131
Série 16 – Mutirão para colocar a Boneca na Carrinha e transportá-la até a Faculdade de Veterinária da UFMG.	133
Série 17 – Documentos dos cavalos: registro marcação realizada a ferro/brasa nos cavalos por estudantes de Medicina Veterinária estagiários do Projeto Carroceiro UFMG/PBH, com controle parasitológico e de vacinação efetuado pelo projeto, quinzenalmente, nos Bota-Foras (URPV).	165
Série 18 – Documentos das carroças: Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo À direita: de Tração Animal, com placa de Tração Animal (T.A.) emitido pela BHTRANS. Documentos dos carroceiros.....	166
Série 20 – Prints do Documentário “O início do fim das carroças em BH”, disponível online no Youtube, e assinado pelo “Movimento Mineiro Pelos Direitos Animais”.	182
Série 21 – Prints do Documentário “O início do fim das carroças em BH”, disponível online no Youtube, e assinado pelo “Movimento Mineiro Pelos Direitos Animais”.	184
Série 22 – Prints do Documentário “O início do fim das carroças em BH”, disponível online no Youtube, e assinado pelo “Movimento Mineiro Pelos Direitos Animais”.	185
Série 24 – Prints do Documentário “O início do fim das carroças em BH”.	186

LISTA DE SIGLAS

BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A

BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento

CIMOS/MP - Coordenadoria de Inclusão e Mobilização Sociais do Ministério Público de MG

CMBH – Câmara Municipal de Belo Horizonte

CVTA – Condutores de Veículos de Tração Animal

DHPP-PC - Departamento de Homicídios e Proteção à Pessoa, da Polícia Civil

E.M. – Jornal Estado de Minas

GPS - global positioning system (sistema de posicionamento global)

MCMV – Programa Minha Casa Minha Vida

MEC – Ministério da Educação

MPMG – Ministério Público de Minas Gerais

OAB – Ordem dos Advogados do Brasil

ONGs – Organizações Não Governamentais

PAC/FAVELAS – Programa de Aceleração do Crescimento para as favelas

PBH – Prefeitura Municipal de Belo Horizonte

PCC – Primeiro Comando da Capital

PCdoB – Partido Comunista do Brasil

PGE – Plano Global Específico

PMMG – Polícia Militar de Minas Gerais

PSB – Partido Socialista Brasileiro

PT – Partido dos Trabalhadores

PTdoB – Partido Trabalhista do Brasil

PV – Partido Verde

SLU - Superintendência de Limpeza Urbana da Prefeitura de Belo Horizonte

STF – Supremo Tribunal Federal

T.A. – Tração Animal

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

URBEL – Companhia Urbanizadora e de Habitação de Belo Horizonte S/A

URPV - Unidade de Recebimento de Pequenos Volumes

VTA – Veículos de Tração Animal.

SUMÁRIO

Introdução	23
Capítulo 1 -	
Homens e cavalos no ambiente: Da questão da habitação urbana ao habitar o mundo.	31
A Cidade Escrita <i>versus</i> A Cidade Habitada.....	44
Guerra: “ <i>O mundo é diferente da ponte pra cá</i> ”	50
Os carroceiros e a Cidade: não são catadores e nem trabalham com “lixo”	62
Carroças na cidade	71
A urbanização e os rastros da diferença	74
Azeitona:	77
As novas frentes de povoamento e o Direito à Cidade.....	77
Capítulo 2 -	
Circuito carroceiro e os rastros da diferença.	83
O dia começa é cedo!	83
Saindo e voltando do curral: Algumas considerações teóricas	89
Um carroceiro? Trinta carroceiros? Dez mil carroceiros? Quatorze mil carroceiros!?	95
Fazer carroça no lote do lado do curral do Carlim-Carroceiro.....	102
O curral.....	107
Muito além do curral: cavalos e carroceiros do São Tomás, trabalhadores urbanos	118
Nas manchas de bota-fora da Cidade: “Ocê sumiu, sô!”: Do São Tomás ao Campo Alegre, uma das manchas de bota-fora no circuito	127
Da Faculdade de Veterinária da UFMG aos Bota-Fora: promoção do bem estar animal	128
Do curral do São Tomás à Faculdade de Veterinária da UFMG: atendimento e morte da égua	132
Capítulo 3 -	
Carroceiros do São Tomás: Entre os Direitos dos Animais, o Direito à Diferença e o Direito à Cidade ..	139
O outro que é humano, mas é pobre, e o outro, que de tão outro, não é humano: Considerações econômico-sociais sobre a tutela de equinos no ambiente urbano e o modo vida carroceiro.	147
Governar os humanos para salvar os animais? O conflito e as disputas em torno da ação sobre a ação do outro e a “humanidade evoluída” da modernização inexorável.	167
Visões de mundo justapostas e a alteridade não reconhecida	175
Do outro lado do conflito: manifestações contrárias à proibição da tração animal no município:	187
Do ponto de vista do outro, mas qual outro?.....	191
Minha égua já chegou? Ah, olha ela aí, ó! Veio receber o trato, comer e dormir.....	194
BIBLIOGRAFIA.....	199
ANEXOS – LEIS RELATIVAS AOS CARROCEIROS EM BELO HORIZONTE.....	209

1) LEI Nº 8093/00 DE 26 DE SETEMBRO DE 2000.....	209
2) DECRETO Nº 10.293, DE 12 DE JULHO DE 2000	210
3) LEI Nº 10.119, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2011	212
4) LEI Nº 10.764, DE 02 DE OUTUBRO DE 2014	216
5) DECRETO Nº 16.269, DE 31 DE MARÇO DE 2016	221
6) DECRETO Nº 16.270, DE 31 DE MARÇO DE 2016	224
7) DECRETO Nº 16.431, DE 22 DE SETEMBRO DE 2016.....	235
8) PORTARIA CONJUNTA BHTRANS/ SMMA/ SMAFIS Nº 118/2016 DE 28 DE NOVENBRO DE 2016.....	238

INTRODUÇÃO

A pesquisa que culminou na etnografia com os carroceiros do São Tomás foi iniciada em 2011, no âmbito dos Laboratórios de Pesquisas que deram origem à minha monografia de conclusão de curso de graduação em Antropologia. Nos cinco anos desse processo, eu buscava conhecer as disputas de poder em torno das questões socioambientais postas no contexto das remoções provocadas pelo Programa de Urbanização e Regularização Fundiária de Assentamentos Precários (Vila Viva) nas vilas São Tomás e Aeroporto, na região Norte de Belo Horizonte. A proposta inicial visou etnografar os moradores removidos da favela, destacando aqueles que “optaram” pela indenização simples por benfeitoria e aqueles que aceitaram o reassentamento em apartamentos construídos em blocos de prédios verticais. Meu interesse era observar a diversidade sociocultural que informava as diferentes escolhas.

Ao longo de minha itinerância por entre as distintas instâncias onde iam se vinculando os efeitos de poder do programa de urbanização, passei a acompanhar diversos locais como parte do meu “campo”, seguindo os fluxos decorrentes de acontecimentos ligados ao Vila Viva no São Tomás. Desde as vilas propriamente ditas, segui para instâncias de participação formal como o Conselho Municipal de Habitação, e participei de reuniões do Grupo de Referência para a execução das obras da urbanização. Entre os anos de 2012 e 2014 participei como pesquisador e orientador de campo do eixo de assentamentos urbanos do Programa de Pesquisa sediado na faculdade de Direito da UFMG “Cidade e Alteridade: Convivência Multicultural e Justiça Urbana”, contexto no qual tive a oportunidade de entrevistar o presidente da Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte (URBEL) e também alguns dos técnicos sociais, tanto servidores públicos como funcionários das empresas terceirizadas por ela.

Acompanhando diversas audiências públicas e reuniões da URBEL fui me dando conta de que os carroceiros eram um caso paradigmático dos processos de urbanização de favelas e que a observação do modo como eles lidavam com toda aquela situação poderia me revelar questões novas, dado que os atrasos e interrupções nas obras já estavam incorporadas como parte do *modus operandi* das intervenções do Vila Viva em favelas de Belo Horizonte. Observei os prazos serem continuamente adiados, até que a empresa licitada¹ decidiu abandonar o empreendimento,

¹ Andrade Valladares Engenharia E Construção Ltda. Cinco anos após o início das obras, em 29 de agosto de 2016, quando participei da última reunião convocada pela URBEL antes de fechar o posto de atendimento local, apenas 128 apartamentos dos 560 previstos estavam concluídos, sendo que cerca de 1360 famílias haviam sido removidas,

agravando ainda mais o cenário de incertezas e imprevisibilidade conduzido pelo próprio Estado.

Ao peregrinar pelas vilas ao longo das sucessivas etapas da intervenção, fui conhecendo pessoas e acompanhando suas questões mais particulares, sempre extremamente singulares, ainda que, de fundo, fossem questões fortemente coletivas.

Em julho de 2012, conheci os carroceiros por acaso, ao entrevistar o Seu Joaquim-carroceiro, um dos moradores mais antigos da vila. A partir daquela entrevista na ponte de ferro que interliga as vilas São Tomás e Aeroporto, passei a reencontrar o seu Joaquim e outros carroceiros em diversos contextos. Uma dessas situações foi a Audiência Pública sobre os atrasos do Vila Viva no São Tomás, realizada na Câmara Municipal de Belo Horizonte em 26 de março de 2014: ele estava na mesa, representando os moradores removidos e que recebiam a “bolsa moradia”, um auxílio mensal da prefeitura de R\$500,00 para que os moradores optantes pelo reassentamento em apartamentos pagassem os alugueis enquanto aguardavam o reassentamento propriamente dito. Na audiência, as intimidações e deslegitimações acionadas contra os moradores por parte dos funcionários da URBEL corporificavam a violência de Estado naturalizada por aquele modo de governar as populações periféricas dos centros urbanos. Por meio de Seu Joaquim conheci o filho Jarbinhas e o sobrinho Kelzinho, também carroceiros, e a partir deles as relações foram se multiplicando.

Como se não bastassem todas aquelas dificuldades, o momento coincidiu com o recrudescimento da militância contra as carroças no município, conduzida por movimentos autodenominados de Libertação Animal. Naquele mesmo mês de março, o Babão-carroceiro participava da audiência pública sobre a situação das carroças em Belo Horizonte, representando os carroceiros da vila São Tomás. Surpreendido ao ver um dos meus interlocutores de pesquisa nas emissoras de rádio e televisão, reconheci, entretanto, pela experiência de acompanhamento das audiências públicas relativas ao Vila Viva no São Tomás, o quanto as instâncias de participação popular em contextos de conflitos ambientais são dominadas pelo *modus operandi* descrito por Ana Flávia Santos, que “*se institui na confluência entre certa economia da verdade e determinado conjunto de práticas*” (SANTOS, 2014: 145). No caso dos carroceiros, durante as audiências públicas pude observar o enquadramento restritivo e generalizador da realidade sociocultural somado a um conjunto de práticas, acusações e denúncias que produzem efeitos de modo a

deixando mais de quatrocentas delas na incômoda situação de dependência da “bolsa moradia”, um auxílio de R\$500,00 reais pagos aos moradores que aguardam o reassentamento que, entretanto, mostrava-se cada dia mais incerto.

empurrar os carroceiros para uma representação bárbara como cruéis exploradores de animais num jogo de sombras em que se oculta as concepções particulares constitutivas do modo de vida carroceiro e exhibe, em tese democraticamente, a construção e a produção de uma legalidade apropriada aos fins dos grupos interessados na proibição da circulação de carroças.

Passei então a acompanhar as entrevistas sobre o tema, sobretudo as participações do carroceiro Giovani Roberto Soares, presidente da Associação dos Condutores de Veículos de Tração Animal, entidade criada para representar os carroceiros de Belo Horizonte no conflito e nas instâncias de participação popular da Câmara Municipal de Belo Horizonte. Falando em audiências públicas em nome da “classe dos carroceiros”, mesmo com a assimetria abissal de condições de efetiva representação e participação política, Giovani colocou em diversos contextos o fato da desconsideração dos direitos trabalhistas dos carroceiros por parte do Estado, visto que trabalham numa atividade relativamente formal, cheia de deveres, mas sem direitos. Em todas as oportunidades, Giovani denunciava o desmonte das políticas voltadas ao provimento de melhores condições de Saúde Animal consolidadas com as parcerias intersetoriais da prefeitura entre a Superintendência de Limpeza Urbana (SLU), a Faculdade de Veterinária da UFMG e a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS). As consultas e medicamentos subsidiados estavam suspensos desde o início da mudança de perspectiva adotada pela SLU, gerando custos elevados para os carroceiros e reduzindo a eficácia do Projeto.

Em fins de 2014, momento em que eu escrevia o projeto de mestrado, intensificaram-se as campanhas na internet contra os carroceiros e a tração animal em Belo Horizonte, exigindo a regulamentação da lei que normatiza a circulação das carroças. Eram ações públicas conduzidas sobretudo por militantes do Movimento Mineiro pelos Direitos Animais, que ganhavam força a partir da aliança com empresários, políticos e setores da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) favoráveis à proibição das carroças na cidade.

A pesquisa na favela me levou a descobrir, com grande surpresa, um modo de vida urbano que, na prática, eu não imaginava existir com tamanha abrangência e complexidade. Os carroceiros foram se tornando sujeitos de minha curiosidade progressivamente. Minhas questões iniciais giravam em torno de três eixos: 1) habitação urbana, 2) segregação socioespacial na cidade e 3) exposição desproporcional aos riscos de enchentes sazonais a cada verão. Com o desenvolvimento da pesquisa ao longo de quatro anos, eu mesmo fui sendo arrastado pelo devir-cavalo, essa força que movimenta os homens no circuito criado pela potência da aliança entre homens e cavalos, e

que me aproximava do curral cada vez mais, sem que eu me desse conta.

Ao investigar o modo como os moradores da favela do São Tomás lidavam com a bruta intervenção para fins de urbanização passei a ser afetado pelas forças que afetavam as pessoas com quem eu realizava a pesquisa. Mas, assim como cada grupo social era afetado de maneiras singulares, eu também era afetado por essas duas forças [a força do Estado-Mercado contra as moradias da favela e a força neoliberal do Estado-Mercado-ONG contra os carroceiros e seus cavalos] de modo particular, e passei a me aproximar cada vez mais daquele *grupo* instável e cheio de histórias, constituído pelos carroceiros. “Grupo” que eles próprios jamais reconheceram, dado que diziam não existir um “grupo de carroceiros” e menos ainda uma “comunidade carroceira”, mas sim a “comunidade do São Tomás”, uma favela muito boa para se viver, e porventura cheia de carroceiros. Sem me dar conta, o devir-cavalo me arrastava para estar com eles, compartilhando o tempo de trabalho e o tempo livre, as angústias e as felicidades, as brigas e a descontração. Ao compartilhar o tempo deles, percebi o modo de vida carroceiro como uma maneira singular de habitar o mundo com dignidade, alegria e respeito aos organismos não-humanos.

Naquele contexto, as conexões parciais foram me aproximando de pessoas como o Babão, que nunca gostou de futebol, como eu, e também de pessoas como o Azeitona, o Paulinho, o Junim, o Pachola e o Douguinha, por termos mais ou menos a mesma idade e involuntariamente sermos espremidos como uma espécie de “classe etária” pelos carroceiros mais velhos. O compartilhamento do tempo provocou a inscrição daquelas pessoas em meu próprio passado, à medida que o vínculo se estreitava ao longo das sucessivas visitas de campo. Em abril de 2016, quando me mudei para a vila e passei a ser reconhecido também como vizinho, além de pesquisador, uma ampla malha relacional já era preexistente e me situava nas vilas como uma pessoa moral, dado que eu também estava inscrito no passado de dezenas de moradores em decorrência da pesquisa que já se desenvolvia havia cinco anos. Dentre os momentos compartilhados juntos, entre 2012 e 2014 participei das pesquisas que elaboraram quatro relatórios entregues ao Ministério Público de Minas Gerais (MPMG), no âmbito do Programa Cidade e Alteridade, vinculado à Coordenadoria de Inclusão e Mobilização Sociais do MPMG².

² Os quatro relatórios estão disponíveis *online*, em pdf, no site <http://cimos.blog.br/projetos-sociais/cidade-e-alteridade/>. Os trabalhos abordam as concepções sobre direito à moradia dos afetados pelo Programa Vila Viva nas Vilas São Tomás e Aeroporto e no Aglomerado da Serra, em contraposição à proposta oficial do Programa; o mapeamento dos itinerários e locais de destino dos moradores que foram removidos como consequência das intervenções e os atores envolvidos nas Intervenções.

De outra parte, toda essa vivência teve como horizonte a possibilidade de produzir um trabalho que ampliasse os conhecimentos públicos sobre os carroceiros, de modo a contribuir para o reconhecimento social desses trabalhadores tão importantes histórica e contemporaneamente. Nesse sentido, a escrita evoca preocupações relativamente diferentes daquelas experienciadas em campo, ainda que o próprio campo tenha se tornado possível apenas a partir de condições de pesquisa previamente estabelecidas (primeiro, a iniciação científica sobre disputas em torno de questões socioambientais, e a seguir, o mestrado acadêmico com bolsa de pesquisa CAPES).

Assim, tendo em vista as proposições teóricas formuladas antes da imersão etnográfica, que orientavam minha atenção à problemática da habitação urbana, bem como aos vínculos entre homens e cavalos urbanos, passei a me dedicar à observação daquela ética ecológica que complexificava tanto a abordagem antropocêntrica da modernização promovida pelo Vila Viva quanto as críticas ao antropocentrismo sustentadas pelos defensores dos direitos dos animais.

Contudo, ao tornar familiar uma realidade bastante *estranha* para mim, ao mesmo tempo em que a aproximação junto aos carroceiros provocava, em mim, o *estranhamento* daquilo que me havia sido tornado familiar através de minha própria vivência urbana e universitária, diversas questões foram deslocadas ou desconstruídas em campo, fazendo-me reorientar as preocupações acadêmicas considerando as preocupações daquelas pessoas com as quais estive em contato.

Em campo, busquei conciliar o comprometimento ético da Antropologia, de estabelecer o ponto de vista de que a vida social é complexa e irreduzível a qualquer padrão homogêneo, com a cautela política exigida pelo fato de que o produto do trabalho etnográfico é fruto de um fenômeno relacional que, entretanto, é dirigido a um outro público que não necessariamente aquele com quem estive compartilhando tantas experiências no tempo e no espaço, durante o trabalho de campo. Nas palavras de Strathern, “*a escrita só funciona se ela for uma recriação imaginativa de alguns efeitos da própria pesquisa de campo*” (STRATHERN, 1999: 246).

Uma consideração ética (e metodológica) deve ser aqui ressaltada: não irei ocultar os nomes dos funcionários públicos e suas posições e nem dos militantes de direitos dos animais, dado que isso não bastaria para impedir sua identificação por outros meios (BEVILAQUA, 2003) e pelo fato de que utilizei fontes públicas, sobretudo notícias veiculadas pela imprensa e documentos oficiais, disponíveis ao acesso de qualquer interessado. Eu tampouco ocultarei e nem modificarei os nomes dos carroceiros com quem convivi, por ter assim acordado com cada um deles em conversas em que explicitiei a problemática ética envolvida.

No passado, as etnografias clássicas costumavam apresentar indivíduos anônimos ou individualidades padrão englobadas por uma ordem coletiva que lhes atribuía um lugar social, deixando em segundo plano questões biográficas. Entretanto, a construção de individualidades genéricas seria infrutífera, no caso dos carroceiros do São Tomás, dado que as experiências individuais muitas vezes se sobressaem a qualquer tentativa de generalização de um “grupo” tão heterogêneo quanto o deles.

Um segundo motivo para a não utilização dos nomes fictícios é o fato de a etnografia estar vinculada a uma comunidade muito específica, a do São Tomás, onde realizo pesquisas há muitos anos, tornando irrelevante, principalmente aos moradores da favela, a modificação dos nomes de quaisquer pessoas, facilmente identificáveis pelo contexto enunciado. Para Bevilaqua (2003) as três exigências imperativas de uma etnografia, seja na Antropologia do Estado ou em qualquer outro campo de pesquisa, são: o compromisso ético do pesquisador junto a seus sujeitos de pesquisa, a especificidade da etnografia como conhecimento artesanal e contextualizado e, por fim, a possibilidade de debate público das ideias trazidas.

Ao fazer pesquisas, devemos chegar com um problema em campo, aquilo que queremos entender, e não um objetivo fixo e imutável. No São Tomás, desde o início das pesquisas em 2011 o que eu mais quis entender era justamente o que tornava a vida boa de ser vivida ali. Não demorou muito a perceber que as possibilidades eram muitas, inesgotáveis em um único trabalho ou mesmo em uma série de trabalhos. Compreendi então que algum aspecto daqueles modos de vida iria acabar me chamando mais atenção, e sem que eu pudesse controlar racionalmente, ao fim da pesquisa sobre habitação urbana eu já não queria mais falar sobre nada que não incluísse os carroceiros.

Dentre as perguntas que eu me fazia, naquela época, estavam: “*existe uma ‘comunidade carroceira’ no Sao Tomás?*”, “*Se sim, como ela se mantém? Como se sustenta socialmente?*”, “*Por que são tão frequentes os intentos de associá-los e estatizá-los? E, igualmente intrigante, por que eles recusam de maneira tão contundente a todos esses esforços externos?*”.

Outra das coisas que sempre me espantaram em campo era a percepção local, reforçada no cotidiano, de que tudo podia se acabar. “*Eles tão querendo acabar com os carroceiros. Uma hora eles conseguem! Acabaram até com a favela, que a gente chegou a pensar que não ia acontecer... Acabam com a gente também, o que cê acha?!*”. O fato de a possibilidade do fim ser sempre real, próxima e cambaleante transforma essencialmente aquilo que se considera

planejamento, programação ou projetos. A iminência do fim é acionada como uma constante potencial: o fim de uma amizade, de um namoro, de um vínculo familiar... O fim da vida.

Mas cada ponto final é também começo de outras histórias, outros caminhos, outros percursos. Para muitos, o fim da vida no crime foi o início da vida de carroça. Uma decisão nem sempre bem aceita entre aqueles que a tomam. *“Eu nunca imaginei que eu fosse virar carroceiro, Zé! Tô com 25 anos, sou mais novo que ocê. Não foi essa vida que eu imaginei pra mim não, cê tá entendendo, né? Mas nem tudo é como a gente espera, então a gente tem que seguir em frente.”*, disse-me o Azeitona alguns dias antes de finalmente tomar a decisão de vender o cavalo e a carroça e se enveredar nos desafios de uma vida na *ocupação* do Zilah Spósito, como descrevo no capítulo 1.

As várias linhas de fuga (e de devir) o levaram até ali em busca de liberdade e autonomia, não sem antes fazer diversas experimentações nos mercados de trabalho formal e informal. A vida boa que sonham para si mesmos é tipicamente urbana: com um carro e uma moto para se locomoverem na cidade e um sítio ou uma fazendinha onde passarão os momentos em que estiverem cansados da barulheira urbana. Outra constante que ouvi de inúmeros carroceiros: *“meu cavalo não vai mais trabalhar! Vai ficar só comendo, dormindo e passeando... lá vai ter vaca, porcos e galinhas e ainda vai dar pra fazer um dinheiro com as criação, todo mundo vai viver uma vida tranquila, mais amena, com a esposa”*.

Para descrever o modo de vida e o circuito carroceiro, bem como as disputas em torno da normatização da circulação de carroças no município, organizei a dissertação em três capítulos. O primeiro deles tem o objetivo principal de estabelecer o ponto de partida da discussão: os carroceiros são urbanos, e não resquícios de ruralidade perdidos na metrópole capital de Minas Gerais. O segundo capítulo foi dedicado à descrição das especificidades do circuito carroceiro e da vida carroceira nas horas de trabalho e no tempo livre. Por fim, o terceiro capítulo trata do conflito ambiental urbano que opôs defensores dos direitos animais e carroceiros, buscando realizar uma análise crítica das abordagens que hegemonomizam os debates em torno da causa animal na cidade.

CAPÍTULO 1 – HOMENS E CAVALOS NO AMBIENTE: DA QUESTÃO DA HABITAÇÃO URBANA AO HABITAR O MUNDO.

Imagine um curral com cavalos, galinhas, porcos, patos e cabritos, todos fazendo seus sons específicos em um ambiente repleto de pássaros cantantes. Também é possível ouvir o barulho permanente das águas que correm no rio. Um homem aparece, procurando algo do outro lado da ponte e, em dado momento, avista o que estava buscando e abre um sorriso. "*Pulguenta! Fiu!*", assobia, "*Hey, Pulga! Vem cá!*"... Do outro lado, um animal responde. Não é um ser humano, mas o ser equino responde. A égua relincha algumas vezes e começa a caminhar em nossa direção. Eu fico estupefato, maravilhado. "*Ela falou que já vem, cê ouviu?*". Eu ri. Pensei tratar-se de uma coincidência bem encaixada no contexto. Com mais um assobio e mais um relincho os passos dela se aceleraram. O caminhar tranquilo adquiria um pouco de pressa e o ritmo mudava progressivamente. Pisou na ponte de ferro, ecoando o barulho característico do casco a cada passo, tal qual estivesse uma pessoa calçada com tamancos em uma superfície delicada: seguiu avançando em nossa direção. Eu pensei "*vai passar direto, claro. Não é possível que estejam se comunicando assim; não creio que essa égua esteja vindo sozinha atender o carroceiro*". Eu me equivoquei: a égua parou em nossa frente, interrompendo a conversa, olhando primeiro para o dono e em seguida mostrando, com a cabeça, a direção da baía. Era hora do "café-da-tarde" dela. "*Deixa eu ir ali, Ric, vou tratar da égua porque sem ela eu ia'tar meio enrascado*", disse Babão-carroceiro, despedindo-se de mim.

Estávamos seis de frente para o córrego, conversando. Em seguida, pegando o ritmo do Babão, cada um levantou-se de pronto em direção a tarefas individuais ou coletivas. Azeitona passou com o cavalo Mazaropi e desferiu a proposta ao Paulinho, que estava sentado a meu lado: "*Quer levar R\$10,00, escravão?*", "*Quero! Tá precisando de quê?*" "*Me ajuda a ferrar o cavalo, que cê leva!*" "*Bora lá, então, patrão!*", e logo todos nos dispersamos.

Oscilei, olhando para aquele mundo de pessoas humanas e equinas, um pouco desorientado, e decidi chamar o Babão novamente, indicando que também seguiria a égua Pulguenta até a baía. Subi a pequena ladeira que forma uma estradinha de terra cercada por chiqueiros e alcancei o Curral propriamente dito. À esquerda, o rio corria com sua força habitual.

À direita, Douguinha despelava um leitãozinho com uma sapecadeira³ ao lado da primeira torneira. Caminhando mais alguns metros, cheguei a uma espécie de pátio central do Curral, localizado entre as duas torneiras paralelas, onde Nélio banhava o cavalo Falcão enquanto este bebia água em um dos dois tambores plásticos suspensos na parede externa de uma das baias.

Assim que Nélio terminou a tarefa e desligou a torneira que fornecia água para a mangueira de borracha, um morador amigo dos carroceiros passou, chegando do trabalho, e parou, ainda de uniforme. “*Já terminou aqui, Nélio? Rola de fazer o esquema do chuveirão? Tá calor demais!*”, no que o carroceiro respondeu: “*Ó, fica à vontade aí, óh. Todo mundo já terminou de dar banho nos cavalos! A água é sua!*”, “*Valeu, paizão! É nós*”. O jovem adulto encaixou a mangueira em um cano ligado a uma ducha instalada na mesma parede, já retirando os tênis, a calça e a camisa, e se refrescou ali mesmo, descalço, vestido com o calção. Ele chamou a mim e aos outros para que o acompanhassem. Aproveitando a distração provocada pelo amontoar de pessoas em volta da ducha, avancei um pouco mais na direção da baia da Pulgenta, para finalmente ajudar o Babão na tarefa do trato da tarde.

Ao alcançá-lo, Babão foi logo me entregando a chave do cadeado de sua segunda baia e me pediu que buscasse nela o farelo de trigo e o canjicão⁴, além de encher um balde com água da torneira para fazermos a mistura com um pouco de ração. Enquanto isso, ele separava uma farta quantidade de feno para que a égua se alimentasse ao longo da noite. Pulgenta deu algumas voltas pelos corredores do Curral enquanto preparávamos tudo, e depois voltou calmamente à sua baia, onde entrou relinchando para comer. Antes do anoitecer, contudo, Babão certificou-se de que suas galinhas estavam em segurança no telhado acima de seu curral. Duas delas caminhavam despreocupadas próximas ao lugar onde jogam a bosta que recolhem das baias com a enxada e a pá, a cada dois dias. As galinhas foram então reorientadas à tarefa diária para a qual foram treinadas: subir pelo varão da carroça até terem acesso ao pé de goiaba, pular nele e escolher um de seus galhos para pernoitar.

Assim é um dia comum e corriqueiro na parte baixa da vila São Tomás. Essa tranquilidade

³ Maçarico instalado em um botijão de gás.

⁴ Milho triturado. Tanto o milho, quanto o farelo de trigo são vendidos na Casa de Rações Vitória, estabelecimento contíguo à Padaria Vitória. É interessante o fato de os carroceiros se referirem às principais refeições dos cavalos como “café da manhã” e “café da tarde”, fazendo com que comprem simultaneamente o alimento para si mesmos e suas famílias e também aos seus companheiros de trabalho não-humanos. Já a ração para cavalos e o feno são comprados em haras urbanos. Dois deles se localizam na orla da Lagoa da Pampulha. Os carroceiros têm gastos significativos com a saúde e o bem estar dos cavalos, incluindo remédios contra vermes, analgésicos, vitaminas e vacinas, além da alimentação.

bucólica, porém, é entrecortada, periodicamente, pelo som das turbinas dos aviões e helicópteros que aterrissam e decolam no Aeroporto da Pampulha. É possível chegar nele, do curral, com poucos passos, caminhando alguns metros. Na base aérea da INFRAERO, quem diria, vacas e cavalos pastam.

O fato da coletivização parcial da terra, intrínseca ao modo de vida carroceiro, convive com territorializações individuais dos espaços coletivos em geral e dos pedaços carroceiros em particular. Nesse sentido, o mesmo pé de goiaba que um dia esteve localizado no quintal do Babão hoje faz sombra para o Curral, sendo também o abrigo de suas galinhas. O muro de sua antiga casa resiste delimitando um território existencial que ainda é seu: a casa fora demolida pelo programa de urbanização da prefeitura, mas dentre os escombros materiais da destruição estatal, o muro parcialmente rebocado seguiu em pé, abarcado na vida carroceira de modo renovado, sendo hoje a parede de fundo da baia habitada pela Pulguenta.



Imagem 1 – Foto tirada em meados de 2012, dois anos antes de conhecer Babão e Pulguenta. A foto registra, contudo, além do córrego, o grande "vazio" deixado pela demolição da favela. Também é possível ver a construção das chamadas "bairros provisórios" no canto direito. Um pouco à esquerda, nota-se a caminhonete do Babão e duas carroças, antes da demolição de sua casa, uma das últimas a resistirem à intervenção da prefeitura.



Imagem 2 – "Baías provisórias" em construção, meados de 2012.



Imagem 3 – As baias "provisórias" já prontas e nomeadas com base no cadastro realizado pela Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte (URBEL)



Imagem 4 – Foto tirada em fins de 2014, na estradinha que leva ao Curral



Imagem 5 – Foto de meados de 2012. A faixa colocada pela empresa Andrade Valladares, licitada para executar as obras do Programa Vila Viva, dizia: “Atenção moradores! Para a segurança de todos, evite animais no local das obras”. Entretanto, as obras e a faixa é que eram a novidade naquele pedaço carroceiro, onde o Curral do Checa se destacava havia décadas.



Imagem 6 – A mesma faixa da foto anterior, alguns meses depois, na medida em que a vida carroceira se reorganizava apesar das demolições, que avançavam.



Imagem 7 – Visão parcial do "pátio central" do Curral, onde os cavalos bebem água e tomam banho. à frente, o carroceiro Pachola, filho do Checa e irmão do Douguinha. No meio, Nélio e Jair dando banho no cavalo Pretão. Ao fundo, Babão.



Imagem 8 – Na estradinha que leva ao Curral. Foto de 2016. À direita, um "bota-fora" informal onde havia previsão de construção de uma Unidade de Recibimento de Pequenos Volumes (URPV). Sem nunca sair do papel, a SLU se comprometeu, contudo, a recolher quinzenalmente os entulhos acumulados pelos carroceiros neste lote, um dos vários terrenos tornados "vagos" após as demolições das casas da favela.



Imagem 9 – Cavalos em seu tempo livre, acima e abaixo da "contenção" construída pelo programa de Urbanização



Imagem 10 – Foto de 2016: Tempo livre dos cavalos, em geral nas manhãs e tardes quando rolam da grama e passeiam coletivamente para pastar. Todo esse campo aberto constitui-se como território carroceiro, dado que os equipamentos urbanos prometidos pela prefeitura jamais foram construídos. No lugar das casas restaram escombros e vestígios de fundação de edificações. Ao fundo está o muro de contenção construído para evitar enchentes e dar sustentação a uma rua que, entretanto, não foi concluída e não chega a lugar nenhum.



Imagem 11 – Na "rua que não chega a lugar nenhum", entretanto, humanos e caprinos compartilham uma sombra. Enquanto uns soltam papagaio, outros descansam.

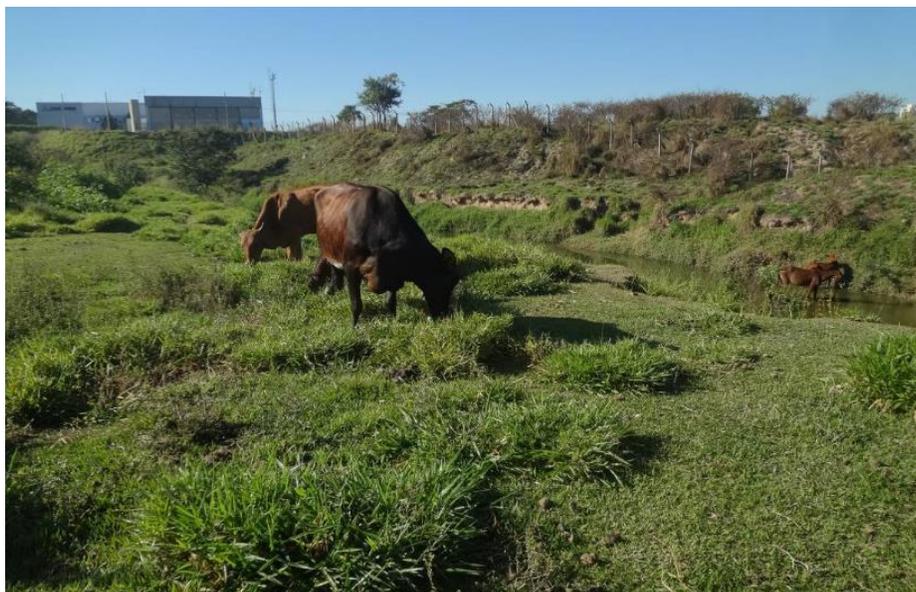


Imagem 12 – A Base Aérea da INFRAERO. Ao fundo, o Aeroporto da Pampulha. À direita, os cavalos se refrescando no rio. À frente, as vacas pastando. Foto de maio de 2016.

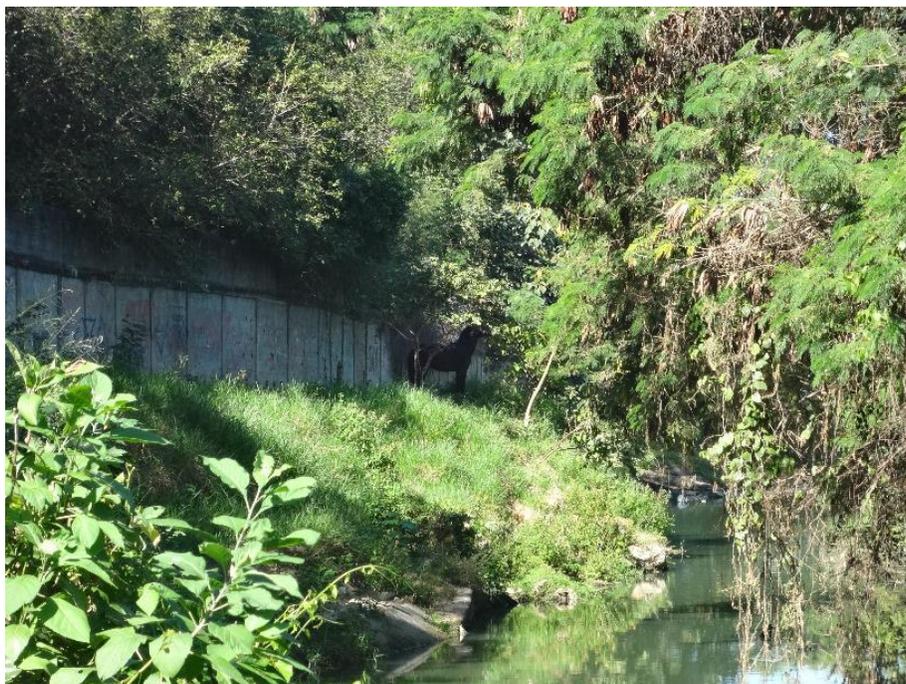


Imagem 13 – Cavalo pastando na beira do córrego do Onça, nas proximidades da "chácara".



Imagem 14 – Foto de 2013. A Famosa ponte de concreto. A história extra-oficial conta que a ponte veicular foi destruída pela vazão das águas da Lagoa da Pampulha, quando a barragem se rompeu em 1954. Após a desvalorização e abandono parcial da região, os trabalhadores ocuparam a área e construíram a favela entre as décadas de 1950 a 1990. Pode-se notar que todos os lados da ponte haviam sido tomados por habitações informais. A ponte foi então “redescoberta” apenas após as demolições das casas construídas acima, abaixo e nos arredores da antiga ponte.



Imagem 15 – Foto de janeiro de 2013. Quatro crianças brincam no córrego do Onça. Ao fundo, à direita, a ponte de ferro, única via de ligação entre as vilas São Tomás e Aeroporto.



Imagem 16 – O Curral. À esquerda, na carroça, o cavalo Falcão, seguido por Azeitona, o cavalo Mazaropi e Paulinho, antes de instalarem a ferradura de borracha no Mazaropi.

Este trabalho pretende pensar o circuito carroceiro e o modo de vida de homens aliados a cavalos, considerando a itinerância que os carroceiros fazem no mundo à medida que se colocam em meio aos fluxos de materiais e coisas na cidade, junto a seus companheiros de vida e trabalho, os cavalos. Direcionando o movimento de materiais e coisas através das carroças, esses carroceiros e cavalos urbanos se emaranham na malha da grande teia urbana armada pela costura de seus vínculos interpessoais e interespecíficos (INGOLD, 2015). Na circulação que fazem nas vias urbanas, cheias de automóveis dos mais silenciosos aos mais barulhentos, eles tomam para si a cidade inteira, usando-a de modo singular desde as favelas de Belo Horizonte rumo aos bairros vizinhos e além.

A etnografia visa descrever o modo de vida carroceiro observado na vila São Tomás e adjacências, região Norte de Belo Horizonte, a partir de vivência etnográfica ocorrida entre 2011 e 2016. A localidade está situada nas proximidades de algumas das principais avenidas da cidade: Carlos Luz, Antônio Carlos e Cristiano Machado. Próxima também ao complexo arquitetônico e urbanístico da Lagoa da Pampulha, um dos principais cartões-postais da cidade. No ano de 2016, o título de Patrimônio Cultural da Humanidade foi concedido ao Conjunto Moderno da Pampulha, após a reunião da 40ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial.

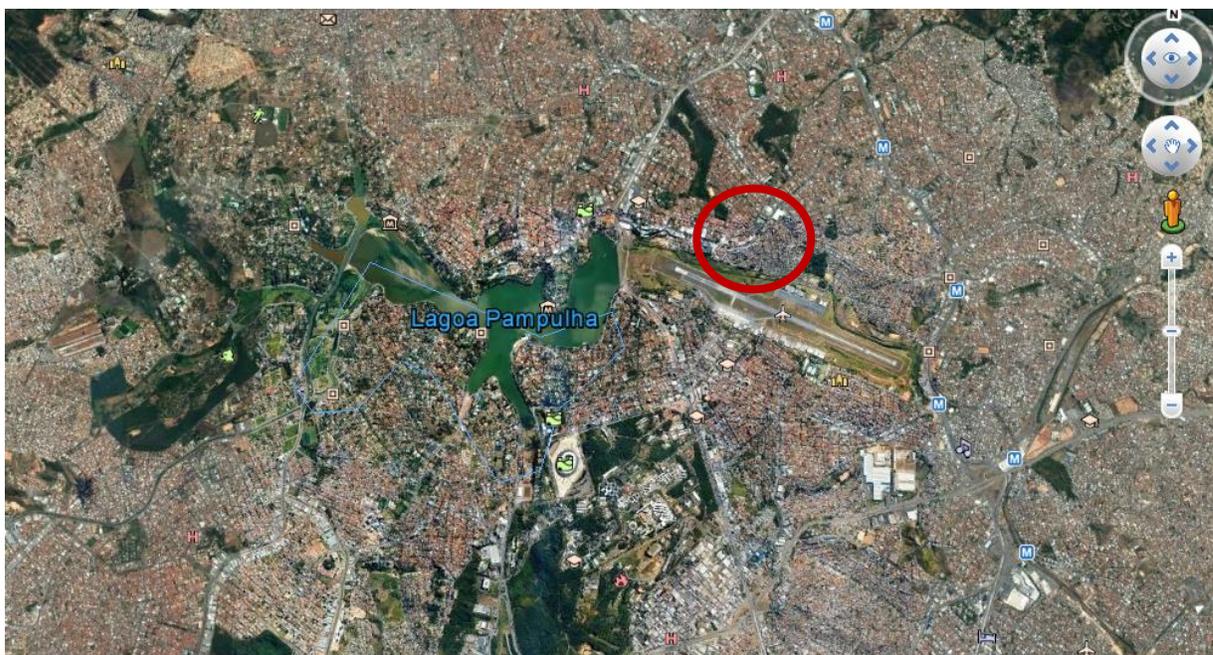


Imagem 17 – Mapa geral. Registra a localização do São Tomás em relação ao Complexo Moderno Arquitetônico e Urbanístico da Pampulha



Série 1 – Foto de satélite: antes e depois. À esquerda, a localidade em 2011, antes das remoções. À direita, a mesma localidade, em 2013. Note a velocidade desta etapa da "urbanização", que consistiu exclusivamente na expulsão em massa com imediata demolição das habitações. Note também que, na vila São Tomás, muito próximo ao córrego, o Curral torna-se praticamente a única resistência edificada após a massiva demolição das áreas consideradas desordenadas urbanisticamente.



Imagem 18 – A mesma localidade, em 2017, com destaque para o Curral, visto de Satélite. Nada dos equipamentos urbanos prometidos foi construído, sendo que menos da metade das unidades habitacionais estão prontas. Pode-se notar que as vias asfaltadas não se conectam a outras vias. Terminam sem nada conectar. O Curral, entretanto, resiste. É possível perceber que onde havia casas hoje se estendem grandes espaços “vazios” que, entretanto, são todos trazidos à vida carroceira na medida em que cavalos, carroceiros e seus amigos se apropriam do território construído por eles mesmos. A única forma de atravessar o rio segue sendo por meio da pequena ponte de ferro.

A Cidade Escrita *versus* A Cidade Habitada

À noite, o cheiro de fogueira perfumando o ar indicava que jovens estavam reunidos em volta do fogo. Chego mais próximo, encontro três carroceiros de cócoras, e, juntos, conversando agachados, compartilhamos o rapé. O chão é de terra e sobre nós se estende um céu estrelado. O assunto era “mudança”; a favela às vezes fica pequena demais para aqueles que a habitam, fazendo-os procurarem um destino que, no entanto, não os afaste em demasia dos companheiros, amigos e familiares que pretendem preservar. Azeitona, Paulinho e Petê vislumbravam possibilidades e ponderavam condicionantes. O movimento iria aumentar em intensidade depois que o bom negócio estivesse fechado: faltava pouco para que comprassem alguns dos lotes que estavam à venda na *ocupação do Zilah Spósito*, uma ocupação de terra urbana localizada no extremo-norte de Belo Horizonte, na divisa com o município de Santa Luzia, da Região Metropolitana, a 10km de distância da vila São Tomás. Seguiriam, sobretudo, uma dinâmica interna ao processo de fazericidade (AGIER, 2015; HOLSTON, 1993), cuja descrição estabelece um vínculo entre a antropologia das margens e a antropologia da cidade em meio a um conflito ambiental em torno da habitação humana e equina de baixa renda na capital de Minas Gerais.

Convencionalmente, a forma de se contar a história de Belo Horizonte é embasada na ideia de ruptura com o passado e instauração da modernidade pela via do republicanismo de vertente positivista (DUARTE, 2007). Em comemoração aos cem anos da nova capital, uma coletânea de poemas, crônicas e contos foi publicada contemplando escritos produzidos desde o fim do século XIX e ao longo de todo o século XX. A seleção organizada por Miranda (1996) registra textos de Affonso Arinos, Carlos Drummond de Andrade, Fernando Sabino, Machado de Assis, Mario de Andrade, Milton Nascimento, Olavo Bilac, Oswald de Andrade, dentre outros, e foi intitulada “Belo Horizonte: A Cidade Escrita”. Já na apresentação do livro, o organizador afirma que

construir uma cidade é abrir espaço para o novo, dar-lhe forma e sentido, torná-lo habitável. Belo Horizonte traz gravado, no próprio nome e no seu traçado panorâmico, o selo dessa promessa, ordenada com régua e compasso pelos que a planejaram (MIRANDA, 1996: 15)

Inaugurada em “*substituição à colonial Ouro Preto e gestada no seio de ideais republicanos positivistas, Belo Horizonte foi delineada como uma cidade modelo*” (DUARTE, 2007: 26), isto é, o exemplo de ordenamento racional com circulação previsível de pessoas, bens e

mercadorias. Mas, no bojo de seu próprio planejamento,

A planta da cidade tinha um efeito segregacionista, dividindo a cidade em uma zona urbana e núcleo central da cidade (cujo eixo era a Avenida Afonso Pena), uma zona suburbana e uma área rural. Nesse sentido, delimitava-se muito claramente uma hierarquia de espaços por onde se dividiam pessoas e habitações. As populações pobres viviam para além dos limites da Avenida do Contorno, numa área considerada perigosa e insalubre, com sua paisagem de matos ralos entrecortados por humildes cafuas, contrapondo-se quase como uma não-cidade em relação aos espaços centrais e planejados, num exílio espacial coerente com a exclusão do exercício da cidadania efetiva (LE VEN, 1977; JULIÃO, 1996 *apud* DUARTE, 2007)

O contexto histórico da transferência da capital de Minas Gerais foi influenciado pela proximidade com o centenário da revolução francesa. Na segunda metade do século XIX, as reformas urbanas conduzidas pelo Barão Georges-Eugène Haussmann, em Paris, tiveram como grande objetivo a reconquista do centro da cidade pela burguesia, justificada pela ideia de circulação e pela preocupação com a segurança pública, sendo o mais alto parâmetro de instituição dos princípios da higiene e da estética no ambiente urbano (COSTA & ARGUELHES, 2008). Além disso, o estímulo pró-republicano determinou a transferência da capital também com o objetivo de superar Ouro Preto, que então simbolizava “*a monarquia, a desordem e a dominação religiosa*” (COSTA & ARGUELHES, 2008: 116).

Do arraial à metrópole, entretanto, desdobrou-se ao longo do tempo uma persistente matriz elitista e segregacionista. O Planejamento dividiu a cidade em áreas urbana, suburbana e rural sem prever nenhuma localização para os trabalhadores, empurrando a população pobre para as áreas periféricas, progressivamente ocupadas de modo desordenado, por meio das *invasões de terra* (GUIMARÃES, 1992). Nesse contexto, dois anos antes da inauguração da cidade havia duas áreas de ocupação informal: a do Córrego do Leitão e Alto da Estação, atuais bairros Barro Preto e Santa Tereza, hoje absorvidos pela cidade formal. A estratégia do poder público para lidar com a questão das invasões e habitações ilegais de baixa renda foi desde aquela época a remoção dos ocupantes (GUIMARÃES, 1992; MOTTA, 2010; 2012). Um século de favelas se passou e a estratégia de fundo permanece a mesma, isto é, remover os moradores das casas que construíram ao longo de suas vidas e impor uma estreita concepção sobre o que significa *habitar*.

Dos Parques Proletários às chamadas políticas de urbanização de favelas como o Programa Favela-Bairro do Rio de Janeiro ou o Programa Vila Viva de Belo Horizonte, a regra é a negação dos modos de vida singulares e dos interesses dos habitantes em favor da padronização e

do controle conduzido por alianças entre Estado e Mercado, com o amplo apoio das classes médias urbanas, apesar de serem amplamente conhecidas as críticas à transferência de populações de baixa renda para novas moradias construídas industrialmente (DAVIS, 2006). Embora existam estudos e denúncias sobre a implícita violência constitutiva exercida pelo Estado em processos de urbanização de favelas, a regra geral continua sendo retirar dos moradores a liberdade de construir e ampliar suas próprias casas por meio da imposição de um “*modelo único e universal de moradia popular*” (VALLADARES, 2005) ao qual se sucedem, historicamente, efeitos imprevistos e contraditórios àqueles esperados pela administração pública.

Na prática, das políticas habitacionais de desfavelização da Era Vargas até o contemporâneo Minha Casa Minha Vida (MCMV), duas características permanecem, a despeito da recorrência dos aspectos negativos das políticas dos grandes conjuntos habitacionais: primeiramente, subsídios públicos destinados à oferta e produção direta por construtoras privadas. Em segundo lugar, o baixo e por vezes inexistente financiamento de cooperativas e movimentos sociais atuantes nas áreas de Habitação e Reforma Urbana (MOTTA, 2010).

A História oficial diz que foi Aarão Reis, o Engenheiro Chefe da Comissão Construtora da Nova Capital, quem construiu a cidade, através de seu projeto modernista de planejamento urbano inspirado na reforma de Paris, cujo símbolo é o centro em forma de tabuleiro de xadrez. Contudo, a construção informal também delineou os contornos do município, fazendo-o expandir-se de acordo com o avanço das habitações e do movimento dos habitantes, crescendo sempre das margens ao centro.

A relação entre os carroceiros e o território urbano de Belo Horizonte pode ser vista também nos arquivos históricos. Em 1894, curioso e entusiasmado pela construção da primeira capital planejada da república brasileira, o jornalista Olavo Bilac avistou vários carroceiros enquanto percorria as regiões do então Curral d’El Rei, a fim de registrar o acontecimento da fundação da cidade, quando visitou inclusive as regiões da Serra do Curral e de Venda Nova (BILAC, 1894). Seguindo mais para o norte, percorre a cavalo a cidade de Santa Luzia⁵, sobre a qual descreve, em sua publicação, um cenário de lama e agitação comercial em meio a vacas, carros de boi e carroças ao redor da estação ferroviária do Rio das Velhas. No ano inaugural da cidade, Olavo Bilac referendou o momento:

⁵ Atualmente, a cidade de Santa Luzia compõe a Região Metropolitana de Belo Horizonte, ou Grande BH.

(...) como deixar em silêncio este acontecimento? O fato de, em dois anos, surgir da terra, acabada e bela, uma cidade, não é fato que todo dia se dê: e é preciso que isto tenha o comentário da *Crônica*. Se o caso se houvesse passado na América do Norte, nessas fabulosas terras onde crianças já nascem diplomadas e onde as cidades se fazem em quatro horas incompletas, nada se poderia escrever sobre ele. Mas, não! O milagre (porque foi um verdadeiro milagre) fez-se na parte mais pacata, mais prudente, mais desconfiada, mais econômica deste mundo e dos outros: o Estado de Minas Gerais não é useiro e vezeiro nessas cavalarias altas. Daí, o espanto de todos; daí o estranho do caso.

Que vai ser a nova capital? Que ficará sendo a velha Vila Rica? (BILAC, 1897: 74)

Não obstante, é possível contar a História de Belo Horizonte desde as carroças e desde o ofício de carroceiro, apesar de terem sido sistematicamente invisibilizados pela história oficial e pelo tímido acervo iconográfico então existente⁶. Como forma de reconhecimento de sua presença histórica no município foram homenageados no ano de 2000 pela instituição do dia municipal do carroceiro⁷: eles foram fundamentais no transporte e distribuição de materiais utilizados na construção da cidade, que chegavam pela linha de trem (LOPES, 2013). Também foram importantes ao longo de toda a estruturação e expansão urbana, prestando serviços de coleta de lixo e de transporte de água, alimentos e materiais de construção civil (ANDRADE, 2007). Para Salomão de Vasconcellos, nos primeiros anos da capital “*o ambiente não passava de uma tapera revolvida. Demolições, aterros e desaterros, montões de material de construção aqui e ali, poeira por toda a parte*” (VASCONCELLOS, 1951: 93) onde carroções puxados a burro foram imprescindíveis para o transporte. Esse cenário é bastante parecido com o ambiente urbano pós demolições na vila São Tomás, fortemente habitada por carroceiros, objeto desta dissertação.

Atualmente, boa parte dos carroceiros de Belo Horizonte habita bairros pobres ou favelas, ocasionalmente sofrendo remoções forçadas que ignoram o modo de vida singular com o qual habitam o mundo. Isto é, “*a cidade como um todo sempre viveu a articulação entre o rural e o urbano, o tradicional e o moderno*” (LOPES, 2013: 19), porém atravessou o século XX com processos agressivos de intervenção pública como instrumento de instauração da modernidade

⁶ É curioso que no Arquivo Público Mineiro existam pouquíssimas fotos dos carroceiros, apesar de sua ampla presença no Estado e no Município. Buscando por “carroça” ou “carroceiro” encontramos alguns resultados sobre calçamento de ruas importantes do centro ou mesmo eventos comemorativos da Nova capital. Entretanto, os carroceiros jamais aparecem nas fotos como protagonistas, mas sim capturados de maneira não intencional pelo fato de estarem presentes e serem verdadeiros agentes da construção da cidade, inclusive transportando os materiais de construção antes, durante e após a construção de BH.

⁷ Lei municipal Nº 8093/00 de 26 de setembro de 2000, que institui o dia municipal do carroceiro, a ser comemorado todo primeiro domingo de setembro.

(CASTRO, 2002). Foi exatamente isso o que ocorreu na favela do São Tomás em decorrência do Programa Vila Viva/Programa de Aceleração do Crescimento para as Favelas (PAC Favelas), que removeu, entre 2011 e 2014, cerca de 1360 famílias das casas construídas ao longo de sessenta anos nas vilas São Tomás e Aeroporto (OLIVEIRA, 2014).

Essa história não é inédita, pois o acesso à terra e à moradia no Brasil é fruto da herança colonial e escravagista que concentrou as propriedades (HOLSTON, 1993). Com efeito, a *ocupação* e outras modalidades de moradia ilegal foram e continuam sendo o procedimento característico do desenvolvimento das periferias em particular e das cidades em geral. Isto é, existe uma relação fundamental entre a ocupação ilegal e sua posterior legalização, pois o primeiro movimento dá início ao povoamento que, por sua vez, desencadeia o processo de legalização da terra, tornando-se, desse modo, uma maneira “*comum e segura através da qual a classe trabalhadora pode ganhar o acesso legal à terra e à moradia, acesso esse que, de outro modo, não seria possível*” (HOLSTON, 1993: 71). Enquanto isso, na *cidade escrita*, um modo radicalmente distinto de concessão da terra urbana era conduzido, privilegiando, maiormente, os proprietários indenizados da antiga capital, Ouro Preto, como exemplifica o caso do *Zé dos Lotes*:

O próprio futuro *Zé dos Lotes*, que toda gente conhece e que em Ouro Preto arrastava uma vida precária de tabaréu, com um botequim engoiado ao lado da matriz do Pilar, onde só vendia rapaduras, hortaliças e cachaça, não se abalçou a vir para a Nova Capital, apesar de possuir aqui um lote à escolha, que a lei da mudança conferiu a todo proprietário de Ouro Preto. Não acreditava que a cidade fosse adiante. Só mais tarde, por obra e graça do seu compadre Monte-Verde - a varinha de condão de toda sua fortuna - encorajou-se e veio arriscar alguns vinténs nesse negócio. Veio a Belo Horizonte, e a sorte, que tem olhos vendados, fê-lo escolher uma quadra perto do compadre, na futura avenida Amazonas. Ia experimentar, disse, e foi o bastante. Comprou mais dois lotes em outros pontos, voltou calmamente para Ouro Preto e esperou que os terrenos valorizassem. Vieram depois as demandas com a Prefeitura por invasão de seus terrenos; ganhou quarteirões inteiros de indenização, começou a vender lotes e a aplicar o dinheiro na compra de outros e empréstimos de onzenário. Por essas e outras, acumulou a formidável fortuna que hoje possui, e granjeou, como carapuça bem talhada, o apelido de *Zé dos Lotes*, pelo qual se tornou popular (VASCONCELLOS, 1951: 93-94)

Todo esse contexto ocorrer na *Nova Capital* é emblemático e provoca a derrubada do

mito ainda amplamente difundido de que o padrão excludente da urbanização do Brasil seria resultado da “falta de planejamento urbano”, Belo Horizonte é um dos exemplos mais contundentes da natureza perversa das relações historicamente estabelecidas no país entre direito, planejamento territorial e mercados imobiliários. (FERNANDES & PEREIRA, 2010: 178)

Mesmo as políticas desenvolvimentistas mais recentes trazem, sub-repticiamente, efeitos que provocam o empobrecimento de determinados grupos sociais ao executar projetos de

modernização que valorizam economicamente certas regiões a partir de critérios excludentes e homogeneizantes para solucionar problemas sociais tais como as áreas de risco de enchentes e a informalidade das ocupações consolidadas. Por exemplo, *“as obras do PAC têm gerado aumentos expressivos nos preços de terrenos e o interesse renovado de agentes imobiliários e outros grupos socioeconômicos em áreas tradicionalmente ocupadas pelas comunidades pobres.”* (FERNANDES & PEREIRA, 2010: 195).

Guerra: “O mundo é diferente da ponte pra cá”

Faz da quebrada o equilíbrio ecológico
 E distingue o Judas só no psicológico
 Hó, filosofia de fumaça, analise:
 Cada favelado é um universo em crise
 Quem não quer brilhar, quem não? Mostra quem!
 Ninguém quer ser coadjuvante de ninguém
 (...)

 Andar com quem é mais leal, verdadeiro
 Na vida ou na morte o mais nobre guerreiro.
 “Da ponte pra cá”, Racionais MCs.

Apesar da crise econômica e política que sacudia o país em 2016, certas esferas da sociedade viviam com ares de normalidade. Naquele contexto, em meio à suspensão de algumas das normas institucionais da república, chegara o dia da celebração de abertura dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro, uma festa global. Na favela do São Tomás, aquela sexta-feira 5 de agosto parecia um dia relativamente comum. Durante a tarde, adolescentes e adultos circulavam agitados procurando Pokémons por meio de seus smartphones conectados à internet no aplicativo *Pokémon Go*.

À noite, recolhido em casa para escrever no diário de campo, ouvi uma sucessão de disparos rápidos. “*Serão tiros?*” cogitei brevemente. Mas foram tantos, e com intervalos tão diferenciados que convenci a mim mesmo de que se tratava de um novo tipo de foguetes. Continuei escrevendo.

Em seguida, um silêncio agradável reinou no ambiente por cerca de 5 minutos, enquanto, ao longe, continuavam os estouros dos fogos de artifício em comemoração ao início das Olimpíadas no Brasil. Com o passar do tempo, porém, ouvi burburinhos e choros soluçantes, e percebi que algo de grave havia acontecido. Fechei o caderno, guardei alguns cartões de visita dos carroceiros em uma pasta plástica e saí na rua para observar. Mal abri o portão e fui interpelado pelo Carlim-carroceiro: “*Ô filmador, meu amigo! Pega a câmera lá, ó! Essa é a hora de'ocê tirar foto aqui na favela! Mataram mais um na favela! Hoje tem mais um caído ali no chão! Vai lá procê ver!*”. Respondi que estava fazendo uma pesquisa sobre a vida dos carroceiros, e não da vida toda na favela, no que ele me contestou, “*mas cê já viu muito carroceiro morando fora de favela?!*”

A rua Barão de Coromandel estava lotada, com forte aglomeração ao redor das fitas de

isolamento colocadas pelo Departamento de Homicídios e Proteção à Pessoa (DHPP) da Polícia Civil. Vi muitos rostos conhecidos: carroceiros, filhos dos carroceiros, vizinhos e comerciantes. Era a *guerra* entre as gangues da parte alta do São Tomás e as *da Ilha*, que retomava com força total. Sete *guerreiros* alvejaram o jovem, que atuava em sua *função* na parte baixa do São Tomás havia pouco mais de um mês. O dono da *boca* é que estava marcado para morrer, mas o jovem de 17 anos acabou sendo morto para deixar o *aviso*. Em meu caderno de campo registrei minha surpresa:

Meu espanto não ressoava em ninguém! Todos agiam como algo corriqueiro, mas, ainda assim, fonte de curiosidade. Era um acontecimento do cotidiano, que não mudaria o dia seguinte. Não foi um evento capaz de alterar a estrutura. Pelo contrário, foi um aspecto constitutivo dela! Alguns diziam na hora que isso acontece porque ninguém quer ouvir palavra de Jesus, que todo mundo na favela tem escolha, mas que ainda assim alguns preferiam o crime. Eu gostaria de discutir mais sobre o tráfico e o consumo daquelas substâncias, mas o debate sobre a legalização das drogas e o fim do genocídio da juventude e do povo negro me pareceu simplesmente um delírio a partir daqui... Que contribuição eu poderia trazer?

Minha angústia era decorrente do incômodo com a “*visão estreita do problema da violência como estando associada ao tráfico nas favelas*” (ALVITO, 2006: 255), a despeito das múltiplas violações de direitos humanos sofridas por aquela população habitante, até mesmo por meio da justificativa de Estado de combater a própria violência e o tráfico de drogas ilícitas, contexto que coloca os moradores diante de dois fogos: de um lado a violência oficial da polícia, e do outro a violência paralela do tráfico. Nesse sentido, as forças do Estado se apresentam como intrinsecamente ambíguas, dado que “*a percepção dos favelados – na verdade, da maioria da classe operária – de que a justiça formal não funciona levou uma parcela dessa população a aceitar um sistema de justiça alternativo*” (LEEDS, 2006: 243). De tal modo que atribuir às favelas a ideia de perigo é o mesmo que “*reafirmar os valores e estruturas da sociedade que busca viver diferentemente do que se considera ser a “vida na favela”*” (RINALDI, 2006: 306).

Essa “vida na favela”, enunciada quando se refere à favela no singular imprime, retoricamente, a “*homogeneidade como pressuposto e o desinteresse pela diversidade, de tal maneira que as diferenças internas ao mundo das favelas se tornam automaticamente secundárias*” (VALLADARES, 2005: 152), o que provoca frequentemente, junto ao ocultamento da pluralidade das formas, das relações e das situações sociais, uma identidade social pautada pelas ideias de miséria, criminalidade e delinquência.

Contudo, a vida na favela do São Tomás contrasta as representações estereotipadas e exhibe,

no cotidiano, a confluência entre a forte heterogeneidade social com diversidade cultural e o estabelecimento da convivência entre pessoas e coletivos bastante diferentes, abarcando, nessa convivência interespecífica, os cavalos, os porcos, os cabritos, os pastores, os “traficantes” e os próprios carroceiros. O tráfico internacional de drogas é uma estrutura supralocal que obviamente não envolve apenas os pobres, embora a ponta mais visível publicamente se localize nos becos e vielas das favelas.

Toda a situação me fez lembrar das pesquisas etnográficas de Gabriel de Santis Feltran sobre o Primeiro Comando da Capital (PCC) e a inter-relação entre governo e criminalidade nas periferias urbanas de São Paulo. Em vilas e favelas de todo o Brasil percebe-se a não realização da promessa modernizadora de mobilidade social operária. *“Nas franjas desse mercado de trabalho, aparecem os trabalhos liminares entre o formal, o informal e o ilícito”* (FELTRAN, 2010: 207), comumente executados pelos jovens cerceados pela inserção ocupacional instável, principalmente no setor de serviços ou empregos terceirizados, constituindo mercados desprotegidos e frequentemente ilegais. *“Nesse cenário, o “mundo do crime”, antes considerado o oposto diametral dos “trabalhadores”, surge recentemente como a atividade melhor remunerada e com alta disponibilidade de “postos de trabalho” para jovens de favela”* (2010: 207). Subsidiado pela falta de efetividade do poder público em prover condições para a produção, manutenção e reprodução da vida das populações habitantes de favelas, “o crime” passa a ser legitimado como instância normativa e fiscal capaz de manter a ordem e regras básicas de convivência dentro das favelas, como também ocorre nos presídios.

No dia seguinte, um sábado, todos comentavam o contexto. Vêi-carroceiro dizia que por conta desses incidentes parou de frequentar aquela parte do bairro. Fabiano disse que viu o rapaz na rua, quando passou por lá em direção à igreja, e o cumprimentou. Conversamos sobre a brevidade da vida. Sidnei falava a todo momento, assertivo:

O problema do bicho-homem é esse aí! Pode perguntar pra qualquer carroceiro que ele vai confirmar pra você: os outros bichos, se você tratar bem eles te respeitam. O bicho-homem não, você pode tratar bem, mas dependendo de onde você apertar nele ele te ataca e te mata! Foi isso que aconteceu, de novo.

Muitas pessoas vieram conversar comigo naquele fim de semana, preocupadas com minha reação ao ocorrido, pedindo que eu não fosse embora da favela por conta do assassinato, e que eu

não me assustasse em demasia, porque a guerra era apenas entre aquelas gangues entre si e que ali nunca havia acontecido de matarem *inocentes*. Havia uma ética fortemente respeitada por todos que estavam nas *funções*, para que os *moradores* não sofressem as consequências das disputas. Ali eu já era um morador reconhecido por todos, inclusive pelos trabalhadores do varejo da droga (TELLES, 2010).

Um comerciante me chamou para comentar: “*aqui é assim! Tem muita coisa boa. É bom viver aqui! Mas uma das partes ruins é essa: violência demais! Pior foi que mataram bem em frente à igreja Batista!*”. A Igreja foi fechada na semana seguinte, mudando-se para um bairro vizinho, e as manchas de sangue ficaram inscritas no chão por alguns meses. Mal havia me recuperado do susto e, no mesmo fim de semana, em pleno domingo de manhã, mataram *mais um*, a cerca de trinta metros de distância do local onde, dois dias antes, haviam matado o outro.

Eram seis horas da manhã e acordei com o som de choros de mulheres e de um amigo carroceiro, que gritava próximo à minha porta: “*Nem um cachorro merece isso não, gente! Isso aqui não é vida! A cada dia um amigo a menos, todo dia a gente perde um!*” Os dois sargentos da Polícia Militar, que moram em frente ao barracão que aluguei para realizar a etnografia, estavam em suas respectivas janelas, praticamente ao lado uma da outra, e comentavam “*É, já tem outro corpo estirado aí no chão*”. O boato de que a *guerra* recomeçaria estava confirmado.

Uma das músicas mais tocadas nos carros e casas no São Tomás é “*Da ponte pra cá*”, do grupo de rap nacional *Racionais MCs*. A letra da música evoca a exclusão socioeconômica e a ética interna das favelas, que ressoa nas experiências dos moradores. A canção é reproduzida com muita frequência nas máquinas de música dos bares e nos aparelhos de som dos barracões e dos carros. Ressoa sobretudo no fato de a interligação entre as vilas São Tomás e Aeroporto ser realizada por meio de uma precária ponte de ferro.

Além desta pequena ponte pela qual atravessam pedestres, motociclistas e cavalos, existe na vila os resquícios de uma grande ponte construída em concreto armado que parece ter viabilizado a ligação veicular, no passado, entre as regiões onde atualmente se localizam as vilas São Tomás e Aeroporto. De fato, ela constitui-se numa espécie de monumento arqueológico que comprova o evento histórico do rompimento da Barragem da Pampulha, em 1954, ocasião em que a ponte fora

destruída pelo violento fluxo d'água que esvaziou a lagoa artificial, ícone do complexo arquitetônico e urbanístico construído para expandir Belo Horizonte na direção Norte.

A ocupação das vilas iniciou-se na sequência da destruição da ponte, que culminou no relativo abandono daquela região então vista com temor. Desde os anos 50, a metade da ponte referente ao lado do São Tomás permaneceu semidestruída e, com o avanço da ocupação informal pelos habitantes, foi reapropriada como paredes e pisos de casas construídas ali, cobrindo-a completamente. Ela reapareceu apenas no momento da demolição dos imóveis, “redescoberta” pela empresa Andrade Valladares em 2011. Para muitos moradores antigos, essa ponte simboliza e testemunha a história de descaso com os moradores que ajudaram a construir a cidade, atestando assim a bipartição entre uma cidade *planejada*, exclusiva para poucos, e a cidade *habitada*, muito mais ampla e heterogênea.

O ribeirão do Onça tem seu curso d'água iniciado no município de Contagem, passa por Belo Horizonte e deságua no rio das Velhas, no município de Santa Luzia (CARTILHA MANUELZÃO, 2006). Durante o século XX diversas favelas se espraíram ao longo de praticamente todo o seu curso, para onde foi espremida parte significativa das populações de baixa renda, como é o caso do São Tomás e Aeroporto.

Após a intervenção estatal nas vilas⁸, centenas de famílias foram dispersadas pela Região Metropolitana de Belo Horizonte. Isso se deveu, oficialmente, em função da responsabilidade do Estado em eliminar áreas de risco geológico ou sujeitas a inundações em épocas de chuva. A demanda pela contenção do fluxo das águas e a eliminação das enchentes, que atingiam sobretudo aquelas famílias habitantes das margens do córrego, culminou na implementação do Programa Vila Viva, aprovado por meio de instâncias de participação formal como o Orçamento Participativo, Audiências Públicas e Grupos de Referência. No entanto, o excesso de remoções, a padronização do reassentamento em prédios e os sucessivos atrasos das obras geraram descontentamento e revolta entre aqueles que tiveram seus projetos de vida interrompidos.

O Programa Vila Viva, criado em 2004 para urbanizar a Favela da Serra, é a política pública municipal de intervenção estrutural em *assentamentos precários*, isto é, ocupações de terra urbana consolidadas, caracterizadas por construções adensadas e desordenadas, compostas por populações

⁸ Como será descrito adiante, os estudos técnicos e sociais sobre uma possível urbanização da favela foram concluídos em 2001. Dez anos depois, o diagnóstico (Plano Global Específico/PGE) foi a base da intervenção do Programa Vila Viva, iniciada em 2011. A primeira previsão para a conclusão das obras foi o ano de 2013. Contudo, em 2017 bem menos da metade das obras haviam sido efetivamente concluídas.

com baixa escolaridade e renda familiar inferior a três salários-mínimos (PEREIRA et al, 2007). O Programa visa a urbanização, o desenvolvimento social e a regularização dos assentamentos existentes buscando a reestruturação física e ambiental da localidade. As estimativas oficiais dizem ser 22% da população total da cidade a viver em ocupações irregulares, espremida em 5% do território municipal (PEREIRA et al, 2007). Com a intervenção, a prefeitura prometia melhorar as condições de habitabilidade, reduzir a poluição dos cursos d'água, reduzir as doenças de veiculação hídrica, melhorar o acesso ao mercado de trabalho e promover a erradicação de áreas de risco geológico-geotécnico.

Entretanto, é uma política governamental pautada por uma tecnoburocracia com dificuldades em incorporar a heterogeneidade sociocultural em seus planejamentos e execuções técnicas, agindo na direção da *modernização* pela via da homogeneização do perfil populacional das comunidades (SOUZA LIMA & CASTRO, 2008). Nessa lógica, as casas, que antes cresciam por *puxadinhos* nos lotes, foram substituídas por alguns conjuntos habitacionais com apartamentos padronizados de 46,60m² e 56,60m², respectivamente de dois e três quartos (VILA VIVA, S/D). Para atender os carroceiros e cada uma das demais particularidades da ampla heterogeneidade social dos habitantes das favelas,

Para além da concepção *economicista* da habitação, cujos parâmetros não passam de adequação subalternizada aos padrões residenciais vigentes e a reprodução de leis do mercado imobiliário, é preciso valorizar experiências mais ricas de habitação em curso nas favelas e elevá-las à condição de direito. (BARBOSA, 2014: 69)

Mesmo estando as favelas na agenda política do Direito à Cidade, na prática efetiva das ações de Estado o reconhecimento da legitimidade política desse modo de apropriação e uso do espaço socialmente construído é bastante limitado (AGIER, 2015b; LEFEBVRE, 2008; MOTTA, 2013). O Programa Vila Viva é acusado⁹ de fazer muito pouco para garantir a segurança jurídica da posse dos terrenos, além de executar “*práticas de intimidação, recusa de negociação, [e] pagamento de valores irrisórios a título de compensação, muito inferiores aos valores de mercado*” (FERNANDES & PEREIRA, 2010: 2), que praticamente ignora o direito coletivo à regularização

⁹ Edésio Fernandes é doutor em Direito e Helena Dolabela Pereira é mestre em Ciência Política e doutora em Instituições Políticas Comparadas, além de professora de pós-graduação em Direito Urbanístico da PUC. Os autores destacam no estudo o descompasso entre a evolução da ordem jurídico-urbanística nacional e as políticas urbanas de Belo Horizonte desde o Programa ProFavela, de 1983. Ao fim do artigo existe um Anexo contendo um Manifesto Contra o Programa Vila Viva, com sete pontos destacados, assinado pelos autores e diversas associações e movimentos sociais.

fundiária de assentamentos consolidados. Pelo contrário, atua, de fato, na construção de grandes eixos viários dentro das favelas, deixando as demandas locais em segundo plano para priorizar os interesses do mercado imobiliário e de outros setores da sociedade, sobretudo setores de classe média. Para Clarice Libânio, doutoranda da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFMG e coordenadora executiva da ONG “Favela é Isso Aí”, o planejamento e a remoção de famílias em Belo Horizonte caminham na contramão das lutas dos movimentos sociais e violam a o direito de permanência das famílias no local e a efetiva participação cidadã nos processos de planejamento, remoção, urbanização de favelas:

Se remover uma favela pode, segundo estimativas do mercado, valorizar toda uma região de classe média e média-alta em cerca de 30%, não por coincidência os primeiros programas Vila Viva foram implantados no Aglomerado da Serra, Morro das Pedras e Barragem Santa Lúcia, zona sul da Capital. (LIBÂNIO, 2016: 778)

A principal exigência para a execução do Vila Viva é a existência prévia de um Plano Global Específico, o chamado PGE (BRANDENBERGER, 2002), que se apresenta como um instrumento de planejamento holístico com o objetivo de apontar como, quando e onde investir o dinheiro público. Na prática, os PGEs são diagnósticos de vilas e favelas compostos por estudos socioeconômicos, análises de indicadores sociológicos, planilhas, gráficos, mapas e fotos que visam criar um panorama das áreas e munir o poder público de informações para a formulação de uma intervenção estrutural que vise à integração socioeconômica, físico-ambiental e jurídico-legal da favela na cidade. Esses diagnósticos foram tomados como base para o Programa Vila Viva, um programa inaugurado por meio do financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e posteriormente incluído no PAC Favelas, financiado pela Caixa Econômica Federal com recursos do governo federal.

Na favela do São Tomás/Aeroporto, tal estudo foi realizado em 2001 e resultou em diagnóstico integrado com as diretrizes propostas a uma futura intervenção (PGE, 2001a; 2001b), que previu, dentre outras medidas, a limpeza e canalização do Córrego do Onça, a construção de uma ponte para veículos que ligasse as duas vilas, ampliação de becos, etc. Como sinalização do tipo de intervenção a ser realizado, o diagnóstico afirmou:

Nenhum processo de urbanização obterá bons resultados sem a participação e o envolvimento da população, que deverá atuar como sujeito do processo de construção de um espaço modificado, espaço por ela criado e implementado a partir de suas condições objetivas, suas lutas e reivindicações. Daí a ênfase na mobilização, na organização, na formação e na informação. (PGE, 2001a: 5)

Ainda de acordo com PGE, a região Norte/Pampulha é constituída em meio a uma

dicotomia entre um segmento formado por grupos de média e alta renda e outro formado por aglomerados humanos situados em níveis preocupantes de miserabilidade. Se por um lado a Pampulha é considerada o “cartão postal da cidade”, por outro, abriga um contingente populacional que vive em situação precária de moradia, habitando encostas e áreas de risco. (PGE, 2001a)

E, nesse sentido, por estar situada em localização privilegiada geográfica, econômica e simbolicamente, considerando inclusive que em 2016 o Complexo Urbanístico e Arquitetônico da Pampulha recebeu o título de Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO), a intervenção buscava, desde a fase de planejamento, dar seguimento à

uma dupla intenção nos programas de recuperação da Bacia da Pampulha (...): Uma intenção [de] promover o saneamento de toda a bacia, incluindo como ponto fundamental a recuperação das vilas que estão em situação de risco ou de degradação e, outra intenção, a [de] criação de um pólo de lazer e turismo popular de alcance metropolitano, com acesso a todas as camadas sociais.” (PGE, 2001a: 18)

De acordo com o Plano Global Específico (PGE, 2001b) realizado em 2001, que detalha as características da favela e dos bairros vizinhos, a taxa de analfabetismo chegava a 13% da população e cerca de 42% não havia ultrapassado a 4ª série do Ensino Fundamental, sendo que outros 32% interromperam os estudos na 8ª série. Apenas uma única pessoa possuía diploma de Ensino Superior, apesar de a localidade estar situada a apenas 2km de distância da Universidade Federal de Minas Gerais.

Ao longo da pesquisa, porém, pude perceber que essa realidade vem se alterando em ritmo acelerado. A favela conta atualmente com diversos moradores formados, sobretudo em áreas como Administração, Assistência Social, Direito e Enfermagem, majoritariamente em faculdades particulares, após terem viabilizado os próprios estudos por meio dos financiamentos PROUNI/FIES¹⁰. Ainda sobre este tema, foi recorrente entre os universitários e os diplomados da favela a afirmação de que a ascensão social via educação escolar universitária era um fardo bastante pesado, pois as pessoas convertem-se, no processo, em duplas minorias (MARIZ et al, 2006), isto é, tanto na universidade em meio a colegas com origem de classe distinta, quanto na comunidade,

¹⁰ Um desses casos é o filho único do Carlim-carroceiro, que estudou Direito na PUC Minas e defendeu monografia com o tema do direito real de uso do solo, precisamente um tema relacionado à remoção forçada de seus parentes e vizinhos para os fins da urbanização. À época, ele havia se mudado para o bairro São Bernardo, vizinho ao São Tomás e passava os fins de semana na comunidade.

onde a trajetória escolar não era compartilhada pela a maior parte dos vizinhos e amigos. Contudo, as fortes discontinuidades em termos de visão de mundo não impossibilitam a continuidade da convivência na favela. Pelo contrário, os possibilita a moverem-se socialmente em planos diversos e círculos sociais variados, orientados pelos caminhos específicos que traçaram para si mesmos sem anular, contudo, a trajetória individual, sobretudo as particularidades da infância e juventude na comunidade (VELHO, 1980; 1987; 2013).

Mesmo com o advento do Estatuto da Cidade¹¹, em 2001, calcado no princípio da função social da cidade e da propriedade (ALFONSIN, 2003), a concepção liberal que preconiza o absolutismo do direito de propriedade privada segue vigente na política de urbanização de favelas em Belo Horizonte. Ainda que o São Tomás esteja em uma área urbanisticamente classificada como Zona Especial de Interesse Social, cujo conceito permite a flexibilização dos parâmetros urbanísticos a partir do reconhecimento das especificidades locais das favelas, a intervenção praticamente ignorou o modo de vida carroceiro, bem como os comércios locais e outras singularidades dos habitantes da área sob intervenção. Assim, a atuação que objetivaria combater a segregação socioespacial entre as favelas e os bairros vizinhos acabou por promover a homogeneização dos assentamentos, fixando seus moradores em pequenas unidades habitacionais padronizadas que acarretaram, como efeito, a expulsão de diversos grupos sociais.



Imagem 19 – Seu Joaquim-carroceiro sendo entrevistado por um repórter da Rede Globo de Televisão, acionado em 2014 para registrar a denúncia dos sucessivos atrasos e paralisações da obra, ainda sob responsabilidade da Construtora Andrade Valladares.

¹¹ Lei federal nº 10.257/01, que estabelece as diretrizes gerais da política urbana no país.



Imagem 20 – Foto de 2016. Ao fundo, o Aeroporto da Pampulha. Na frente, os vestígios da obra que deveria construir um conjunto habitacional destinado ao reassentamento das famílias removidas de suas casas. Após inúmeros atrasos que culminaram no abandono da obra pela Construtora Andrade Valladares, com rescisão do contrato, uma multa foi estipulada no valor de R\$5.770.992,50, cabendo recurso. Depois de demolirem praticamente todas as casas da favela, um gigantesco campo aberto com restos de habitações foi deixado no ambiente, às margens da legalidade produzida e violada pelo próprio Estado. Em 29 de agosto de 2016, quando a URBEL agendou uma reunião para as 19:30h no Centro Cultural São Bernardo, vários moradores foram até lá, ansiosos por notícias sobre o reinício das obras. Eu os acompanhei, mas obtivemos a frustrante notícia de que o encontro havia sido convocado para comunicar o fechamento do Posto de atendimento presencial da URBEL, localizado em frente ao Centro Cultural São Bernardo. Cinco anos após o início das obras, apenas 128 apartamentos haviam sido construídos, um número que recobriu de formalidade as múltiplas violências exercidas sobre as 1360 famílias removidas em geral, mas de maneira ainda mais alongada temporalmente sobre as 460 famílias que aguardam o reassentamento. Pouco depois do início da reunião, quando os moradores perceberam que mais uma vez seriam subjugados com séries intermináveis de dados técnicos e estatísticas, levantaram-se e se recusaram a participar de mais uma daquelas reuniões, esvaziando rapidamente todo o auditório.



Imagem 21 – Foto de 2013, início do calçamento que, como mostra a foto abaixo, foi interrompido antes de sua conclusão.



Imagem 22 – Foto de 2016 no local onde deveriam ter sido construídos três conjuntos de prédios para o reassentamento dos moradores removidos



Imagem 23 – Foto de abril de 2016, mostrando o prédio exibido na foto 16, já concluído, visto desde o Curral. Por essa estradinha de terra os carroceiros sobem até o que restou das obras de urbanização e seguem o trajeto diário rumo aos Bota-Foras, especialmente o Bota-Fora do Campo Alegre



Imagem 24 – Habitações por demolir. Foto de 2013

Os carroceiros e a Cidade: não são *catadores* e nem trabalham com “lixo”

Os carroceiros se diferenciam fortemente dos *catadores* (de materiais recicláveis), também chamados de *carrinheiros*. Entretanto, é comum que ambas as categorias de trabalhadores sejam confundidas, dado que transportam coisas e materiais usados.

Atualmente, os carroceiros de Belo Horizonte trabalham majoritariamente como agentes de Educação Ambiental e parceiros da Limpeza Urbana (REZENDE et al, 2004), associados à Política Municipal de Resíduos Sólidos. Essa prestação de serviços ao município atualiza um forte vínculo dos carroceiros com a história da *Nova Capital*, ao longo da qual realizaram o transporte de materiais e coisas (ANDRADE, 2007). Proibidos de circular na área interna do hipercentro da cidade, eles desapareceram daquela região, embora tenham sido fundamentais para a sua construção e desenvolvimento, mas são facilmente encontrados em todas as demais áreas de Belo Horizonte.

Sua inserção contemporânea como atores urbanos relevantes se transformou em 1993 a partir do reconhecimento dessa classe de trabalhadores como parceiros pela Superintendência de Limpeza Urbana da prefeitura (LOPES, 2013; SEM AUTOR, 2000). O poder público implementou uma série de medidas em torno do “Programa de Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros”, iniciado quatro anos mais tarde junto à Faculdade de Veterinária da Universidade Federal de Minas Gerais.

Tais medidas visaram a organização dos carroceiros, a melhoria da renda e das condições de trabalho, a promoção da saúde e bem estar animal e a promoção do reconhecimento social do trabalho e da cultura carrocira. Desde então, a atuação do poder público em parceria com a Universidade orienta-se nas frentes Social, Veterinária e Técnica, com o objetivo de garantir a vacinação e o controle parasitológico dos animais, o atendimento ambulatorial médico veterinário, bem como a promoção de palestras e cursos. As temáticas são diversas: ergonomia no trabalho, parâmetros de bem estar animal para equinos e muares, técnicas de manejo e outros, implicando a ativa contribuição de professores e estagiários da Extensão Universitária da Faculdade de Veterinária (ALMEIDA, 2003; REZENDE et al, 2004).

O trabalho dos carroceiros é o serviço de transporte de materiais de construção civil, podas de árvores, móveis velhos e pneus, que coletam nas casas de seus fregueses. Em seguida, eles

despejam a carga nos Bota-Fora - ou Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (URPVs). Os materiais concentrados nas URPV são transportados por empresas terceirizadas, em caçambas, para as Centrais de Tratamento e Estações de Reciclagem, de onde retornam para a cidade remodelados, sendo então utilizados em obras públicas (ALMEIDA, 2003; LOPES, 2013, REZENDE et al, 2004).

A primeira grande diferença entre os carroceiros e os catadores é o tipo de tração que move os veículos. No caso dos catadores, a tração do carrinho é feita a partir da força do próprio catador, que o empurra com as duas mãos, isto é, por meio da propulsão humana. Já entre os carroceiros, a tração é animal, quer dizer, realizada por cavalos e burros, sendo que o vínculo entre homens e animais é estabelecido materialmente por meio da carroça¹² e, existencialmente, pelo afeto entre homem e as *criação*. Outra diferença relevante são os materiais que transportam: enquanto os catadores se dedicam à coleta, transporte e venda de materiais como plástico, papelão e metais (MAGALHÃES, 2012; SOSNISKI, 2006), os carroceiros se dedicam aos resíduos da construção civil, móveis velhos e podas de árvores, mas com frequência também recebem coisas aptas a serem vendidas nos ferros-velhos, tais como equipamentos eletrônicos, peças de computador, fiações elétricas e janelas, o que possibilita eventuais ganhos inesperados.

O afecto é o que fixa a aliança entre espécies distintas no meio ambiente urbano para prover condições de vida, de trabalho e de habitação uns para os outros. De fato, eles compartilham o sofrimento gerado pelas condições de trabalho pesado (HARAWAY, 2011) e, como trabalhadores-parceiros, alternam momentos de labuta e de tempo livre. A partilha do sofrimento, constitutiva do *vir-a-ser* carroceiro, é regulada por uma economia de aprovisionamento que visa os recursos necessários à satisfação de boas condições de vida para si próprios e seus dependentes¹³. Nessa lógica, existem momentos de tempo livre para os cavalos nos quais os humanos trabalham arduamente para prover a boa alimentação equina. Trata-se, por exemplo, da *hora de cortar capim*. Aqui, entram em cena, também, as singularidades e as diferenças entre os carroceiros. Quanto ao capim, darei três exemplos que ilustram brevemente algumas particularidades por meio das quais eles inscrevem o modo de vida carroceiro na cidade: Babão, Kelzinho e Pachola.

¹² Lopes (2013) descreve em detalhe as partes e equipamentos do arreo utilizadas pelos carroceiros do extremo-leste de Belo Horizonte, no bairro São Geraldo, destacando o selote, mangote, rédea, coalheira (colar), tapa-olho, testeira, recuadeira (retranca), aranha, comadre, , afogador, sub-afogador e cabeção (embocadura).

¹³ Incluindo, obviamente, além dos filhos, os próprios cavalos e outros animais de companhia.

Pachola é um jovem carroceiro, com 29 anos de idade. Como o próprio apelido já indica, ele é muito calmo e tranquilo, jamais se irrita e nem provoca brigas. A tarefa diária de ir cortar capim é de seu agrado, especialmente se for acompanhado de algum amigo, mesmo não sendo carroceiro. Como a companhia é agradável, não faltam *ajudantes*. Segue com sua foice afiada para os locais de corte de capim munido com garrafas PET cheias de água filtrada e gelada: muitos lotes vagos, a base aérea do aeroporto da Pampulha ou mesmo as cercanias da comporta da represa da Lagoa. O problema do capim é que depois de cortado ele precisa ser picado e rapidamente ingerido pelo cavalo, pois do contrário pode fermentar e gerar cólicas aos animais.

Assim sendo, faz parte da rotina diária de Pachola dar banho no cavalo Garoto e na égua Cigana, dar o “café da manhã” reforçado – composto pela mistura de farelo de trigo, canjição (milho) e capim picado ou feno -, em seguida sair com um dos dois animais (que revezam os dias de trabalho) e, ao fim da tarde, executar o corte do capim, que é levado ao curral para ser picado em uma máquina elétrica chamada *picadeira*, para só então ser comido pelos equinos. A máquina fica guardada em sua baia, utilizada individualmente. Em geral, os cavalos passam a noite inteira mastigando.

Kelzinho viveu uma história de auto superação profunda e reconstruiu sua vida através da aliança com os equinos. Foi dono de bar durante muitos anos, “*bar de favela*”, como ele diz: repleto de festas, bebidas e *coisa errada*. Em dado momento, perdeu o controle e viciou-se em álcool, destruindo o próprio negócio e vários dos seus vínculos afetivos. O *devoir-cavalo* acabou tornando-se a porta de saída daquela situação, quando consolidou sua aliança com o cavalo Furacão. Com ele, restabeleceu a própria vida no envolvimento com a rotina ligada ao trato diário, à medicação e à observação da saúde animal. Isso o ajudou a reorganizar o próprio tempo e a fixar a responsabilidade com os seres que dependiam dele, sobretudo os filhos e os cavalos. Reaprendeu a cuidar de si a partir dos cuidados com *os outros*.

Ele passou 10 meses e 25 dias internado em uma clínica de reabilitação de dependentes, financiada pela Igreja Pentecostal. Ao sair de lá, reconstruiu toda a sua vida a partir do ofício de carroceiro, após comprar o cavalo Furacão. Com o dinheiro dos fretes e carretos, tirou a carteira de habilitação para motos e carros, comprou uma Kombi e a picadeira. É um dos carroceiros mais conhecidos nas áreas onde circula, sendo uma grande referência sobre bons cuidados aos equinos. Seus cartões-de-visita estão espalhados por inúmeros bairros e o bom atendimento lhe garante retornos e indicações inesperadas.

Estar em cima da carroça com ele é garantia de muitas risadas e muitos cumprimentos afetuosos. Mesmo sendo evangélico, trabalha coletando entulhos em casas de vários padres católicos, que indicam o carroceiro uns para os outros. “*Os padres gostam de negociar... Às vezes fecham 2 carretos porque combino de cobrar um pouco menos nos carretos seguintes. Depois volta pro primeiro preço e assim vai...!*”. Quando vai cortar capim, Kelzinho não vai de carroça, mas de Kombi, sempre acompanhado de algum *ajudante* que por ocasião precise de algum dinheiro rápido. Dois dos mais frequentes são o Serrote e o Zé Calango.

Como *Kel-carroceiro* possui mais cavalos, precisa ter muito capim para que comam ao longo das noites. Uma kombi cheia garante a alimentação de todos eles por cerca de dois dias, e logo em seguida o trabalho de cortar capim precisa recomeçar. Pela facilidade obtida pelo automóvel, em geral procura cortar o capim onde os outros carroceiros não conseguem chegar a cavalo, e assim não os prejudica. Frequentemente estaciona seu veículo nas ruas de Venda Nova, próximas à Rodovia, adentra nas matas e coleta o capim sob o sol. Para proteger a si mesmo e aos seus animais do mau olhado, sempre passa óleo ungido que adquire na igreja, com o pastor. Cerca de metade dos carroceiros do São Tomás é católica, e rigorosamente benzem seus cavalos,

protegendo-os com água benta. Mas Kelzinho recusa essa proteção: “*Eu não gosto de benzer, não! Porque isso mistura com coisas de candomblé, de espiritismo, essas coisas, e eu num gosto nada disso. Passo é o óleo ungido que pego com o pastor, pra afastar o olho grande do povo de cima dos meus cavalos*”.



Série 2 – Kelzinho e Serrote cortando capim e transportando na Kombi.



Série 3 – Kelzinho e Serrote cortando capim e transportando na Kombi.

Babão é carroceiro há muitos anos, um dos muitos dentre aqueles que já adotaram o sufixo “carroceiro” de modo permanente: chamam-no Babão-carroceiro. Sempre disposto a fazer uma catira¹⁴, ele multiplica as próprias relações sempre que surge uma oportunidade, construindo assim muitas amizades ao longo de suas peregrinações. Sempre sentiu muita repulsa em cortar capim, pois a tarefa é considerada chata e arriscada demais para ele. Além dos carrapatos, o solo pode conter cobras, aranhas, pregos, arames e cacos de vidro. Nos primeiros anos de ofício ele acabou se machucando: ao cortar o capim com a foice acertou o próprio pé, produzindo um corte profundo que deixou uma marca, uma cicatriz. Esse acidente foi um impulso para encontrar uma alternativa ao corte do capim: comprar feno, uma mistura de gramíneas desidratadas que mantém o valor nutritivo por muito mais tempo do que o capim ceifado por eles próprios.

Como ele tem carteira de habilitação, que o autoriza a dirigir carros e motos, e possui uma caminhonete Saveiro, especializou-se em revender para os demais carroceiros a ração e o feno que compra nos haras urbanos localizados ao longo da orla da lagoa da Pampulha¹⁵. Em cada viagem ele costuma comprar 20 fardos de feno e sete sacos de ração para os estocar em sua baia. Quando algum carroceiro não pode ou não quer ir cortar capim, conta com a vantagem de ter essa necessidade suprida pelo Babão.

É assim que se formam *associações* entre os carroceiros. São, porém, temporárias e não dão a qualquer um que faça parte delas o direito de exigir nada de ninguém. Na *comunidade carroceira*, cada um desenvolve habilidades que parecem mais interessantes a cada um. Essas habilidades podem ser convertidas, ocasionalmente, em produtos ou serviços que os detentores podem utilizar para gerar algum dinheiro num momento oportuno. Babão, por exemplo, desenvolveu a habilidade da catira, sendo muito útil a ele, porém não lida com a tarefa como uma obrigação fixa. A tarefa está inscrita enquanto relação prática, mas quando não está disposto, simplesmente não compra o feno, nem a ração e não realiza a catira. Podem até resmungar ou *olhar torto* por alguns dias, mas carroceiro algum reclama ou sugere alguma obrigação descumprida.

¹⁴ A **catira** é uma modalidade de troca em que estão imbricados princípios que hibridizam dádiva e mercadoria. Será discutida no capítulo 2.

¹⁵ Assim, o carroceiro cobre o valor gasto com o feno e a ração para a égua Pulguenta, bem como a gasolina da caminhonete, recolhendo para si o lucro resultante.



Série 4 – Babão vai ao Haras comprar feno e ração para revender para os demais carroceiros

Ainda na lógica da *associação* fluida e da ética entre eles, o carroceiro Douguinha, que é neto, filho e irmão de carroceiros, fabrica carroças que podem ser boas ou ótimas a depender da finalidade e também do cliente. “*Pro mestre se faz coisa boa! Pros vermes se faz o que dá para fazer, entende?*”, dizia ele enquanto reformava a carroça de um amigo.

Outros têm a habilidade de instalar as ferraduras de borracha¹⁶ rapidamente e sem qualquer agressão aos equinos, cobrando para isso um valor que irá variar de R\$10,00 a R\$30,00, dependendo da proximidade entre contratante e contratado. Nélio-carroceiro cobra para ferrar os cavalos de quem não sabe porque “*não pode ser de graça. Se você der a mão a pessoa vai querer a outra, os pés e o resto!*”, negócio fiado até pode-se cogitar, porque é assim que se forma a freguesia e, no melhor dos casos, novos amigos.

Nas ruas, enquanto peregrinam pelos trajetos e rotas do circuito tradicional entre o Curral e o Bota-fora, mantêm a atenção voltada a observar as calçadas, conferindo se há montinhos de entulho na porta ou indícios de reformas ou podas de árvore na área interna dos terrenos... Se existe o indício, o carroceiro sinaliza para o cavalo com um assopro e um assovio ritmado, freia a carroça, desce, caminha até a campainha e aperta, dizendo: “*Ô moço! Quer que tira o entulho aí?*”, caso a resposta seja negativa, dispara a tréplica: “*e que dia vai terminar a obra? Posso passar aqui? Vou deixar um cartão com você e quando precisar, me liga!*”. Com atenção e afectos, homens e cavalos vão consturando-se a si mesmos na malha urbana.

Também é comum que pessoas aleatórias solicitem aos carroceiros o transporte gratuito de sacolas, imaginando que eles as levariam para lixões. “*Ô carroceiro! Leva esse saco de lixo aqui pra mim, aproveitando que a carroça tá vazia?!*”, diz um senhor depois de sair do portão de sua casa. “*Leva a mal não, moço, mas eu não trabalho com lixo. Eu trabalho com entulho e podas de árvores, mas tem uma lixeira grande ali, ó! Deixa lá!*”, responde o carroceiro-Azeitona. “*Mas você já tá indo pro bota-fora! O que é que custa?*”, retruca o senhor. Com o senso de humor característico dos carroceiros, ele responde mais uma vez, com tranquilidade “*Pois é, o bota-fora nem lixo aceita! Se colocar lá na porta ninguém vai recolher, e só vai sair de lá no dia que o caminhão de lixo passar e coletar, porque esse é o trabalho deles! Cada um faz a sua parte, né?!*”.

¹⁶ As ferraduras de borrachas são produzidas por eles mesmos a partir dos pneus que transportam para os Bota-Fora. Alguns carroceiros conseguem realizar o ferrageamento sozinhos, mas é mais frequente que uma pessoa segure uma pata do animal, suspendendo-a, enquanto o carroceiro fixa a borracha no casco do cavalo, enquanto este pisa a borracha, por meio de pregos ou cravos. A borracha é cortada com faca no formato do casco e este é um dos momentos importantes para a socialidade dos carroceiros.

Carroças na cidade

Na cidade *habitada*, os caminhos estão a todo momento em processos de emergência e de consolidação. Sejam trilhas para dentro da base aérea do aeroporto ou passagens por entre os escombros da demolição da favela, o fato é que a peregrinação que pessoas e animais fazem no mundo possibilita que outros os sigam, ampliando essas trilhas. Caminhar com os carroceiros pelas vilas é, também, descobrir que as vias principais são as menos utilizadas por eles e por amigos não-carroceiros seus, que se emaranham em caminhos *de chão de terra* às margens do córrego e dos terrenos abandonados que fazem vizinhança junto à favela. Também faz descobrir que é durante o caminho que se aprende exatamente onde se vai chegar, isto é, caminhando a pé segurando a corda que os vincula aos cavalos, existem momentos de alternância na condução. Os cavalos têm intenções e vontades que devem ser respeitadas dentro de um espectro construído na própria relação entre homens e animais, e quanto mais experiente é um carroceiro, maior deverá ser a atenção dedicada a atender as vontades deles.

Um mundo aberto como o dos carroceiros permite, com frequência, que eles sejam conduzidos por um *outro* que não é humano. Isso exige uma sensibilidade e um tipo de comunicação que me impressionou por derrubar aquela tese sobre o animal, retratada por Derrida como logocentrismo (DERRIDA, 2011), segundo a qual os animais seriam desprovidos de logos, e, por conseguinte, capazes apenas de sofrer como resposta, dada a oposição radical entre cultura e natureza, a supremacia da razão sobre o corpo biológico e a dicotomia moderna entre humanidade e animalidade. De uma perspectiva carroceira, entretanto, a personalidade, o temperamento e as vontades dos cavalos são relevantes para a continuidade do vínculo entre homem e animal. Os três fatores precisam ser levados em conta para que o vínculo de trabalho possa ter continuidade entre eles, deixando rastros que serão seguidos por outros homens e outros animais.

Para Ingold, pessoas e lugares são como nós atados pelos vínculos entre diversas vidas no ambiente em que habitam:

a existência humana não é fundamentalmente *situada*, como Christopher Tilley (2004:25) o afirma, mas *situante*. Ela desdobra-se não em lugares, mas ao longo de caminhos. Prosseguindo ao longo de caminhos, cada habitante deixa uma trilha. Onde habitantes se encontram, trilhas são entrelaçadas, conforme a vida de cada um vincula-se à de outro. Cada entrelaçamento é um nó, e, quanto mais essas linhas vitais estão entrelaçadas, maior é a densidade do nó. (INGOLD, 2015: 219)

Onde essas vidas se encontram? Onde os caminhos se cruzam? Para um carroceiro do São

Tomás, um dos lugares mais especialmente relevantes é “O Curral”. Ou, mais apropriadamente, os encontros ocorrem no caminho d’O Curral, nas chegadas e partidas, nos momentos de trabalho e de descanso, nas rodas de rapé, durante a troca de ferradura dos cavalos ou ao longo dos processos de fabricação e reforma das carroças. Entretanto, subjacente aos encontros n’O Curral, estão pressupostos outros vínculos entre eles, por exemplo, o compartilhamento da infância na favela, a experiência traumática no sistema prisional, o abandono da escola ou, principalmente, os vínculos de amizade e de família que perpassam toda a comunidade.

Uso o termo “comunidade” porque ele é a referência central entre os habitantes da favela para narrarem a própria experiência urbana, em oposição à “cidade”, termo que utilizam para se referirem ao centro de Belo Horizonte e suas imediações. Isso não significa que a comunidade seja composta por “iguais”, mas sim que ela é uma associação fluida entre pessoas radicalmente diferentes que, assim mesmo, convivem no espaço público e nos pedaços coletivizados negociando os limites das autonomias e idiossincrasias individuais e coletivas. Tal convivência se desenvolve em meio a um campo de multiplicidades marcado por diversas religiões, hábitos e práticas sócio-culturais atritantes, orientações políticas opostas, bem como a realidade inescapável do tráfico de drogas ilícitas.

A polêmica categoria *comunidade* tampouco precisa ser refém da “tentação da aldeia” (MAGNANI, 1993), isto é, de abordagens excessivamente fragmentadas sobre o objeto de pesquisa como se ele estivesse isolado frente a outros segmentos da malha urbana, ou, em outras palavras, como se a dinâmica dos atores sociais estudados se restringisse ao recorte inicial do pesquisador. Por esse ângulo, não é possível isolar os carroceiros como se fossem unidades autocontidas, mas é desejável descrever a singularidade deste modo de vida como parte da heterogeneidade cultural urbana que reflete uma pluralidade de tradições cujas bases podem ser ocupacionais, étnicas, religiosas, etc. (VELHO, 1980). Comunidade também é o termo utilizado pelo Vila Viva para designar as populações que habitam *assentamentos precários* (PEREIRA, 2007). Entretanto, é preciso considerar a crítica de Anthony Leeds sobre termo comunidade e os riscos da desconsideração de contextos mais amplos (ALVITO, 2006). A crítica propõe a substituição pelos termos localidade e instituições supralocais¹⁷.

Nesse sentido, os carroceiros do São Tomás estão constitutivamente vinculados a grupos

¹⁷ Instituições supralocais dentre as quais se destaca o Estado e outras organizações sociais cujos princípios não dependem necessariamente das condições ou decisões da localidade estudada. Outras instituições supralocais são os partidos políticos, as ONGs e o próprio tráfico internacional de drogas.

sociais externos ao perímetro da favela em que habitam, estabelecendo com eles relações de comércio, de *catira* ou mesmo de cuidado. Nessa ampla malha relacional estão os fregueses de seus fretes e carretos, os estabelecimentos de compra de materiais recicláveis (ferros-velhos), a Faculdade de Veterinária da UFMG, as casas de ração, alguns setores da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), empresários, Organizações Não-Governamentais (ONGs), as Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (URPV/Bota Fora¹⁸), a Superintendência de Limpeza Urbana e as Companhias de Trânsito e de Urbanização do Município (BHTRANS e URBEL). Todos esses atores sociais fazem parte do circuito carroceiro e da malha de vínculos pessoais, comerciais e institucionais implicadas no modo de vida urbano com o qual os carroceiros habitam o mundo.



Imagem 25 – O Curral em um dia de chuva de verão.

¹⁸ As URPVs são equipamentos públicos criados em 1995, sob administração da Superintendência de Limpeza Urbana (SLU) para “receber materiais como entulho, resíduos de poda e terra, até o limite diário de 1m³ por viagem, assim como pneus, colchões e móveis velhos” (PBH, s/d). A parceria com os carroceiros foi consolidada incorporando-os como parceiros. Dessa forma foi possível compatibilizar a forte autonomia individual dos trabalhadores com ordenamento do serviço de transporte de resíduos sólidos pelos carroceiros, devidamente registrados e licenciados pela BHTrans, bem como o controle da saúde animal por meio de cartão de vacinas disponibilizado pela parceria junto à Faculdade de Veterinária da UFMG. Utilizados principalmente pelos carroceiros, atualmente são 35 Bota-Foras no município, sendo quatro na região Norte. O que os carroceiros do São Tomás mais utilizam é o do bairro Campo Alegre, mas alguns deles alternam também o do bairro Santa Amélia e o da avenida Saramenha.

A urbanização e os rastros da diferença

Voltando ao Curral, este existe há décadas. Nem mesmo a grande remoção promovida pelo poder público para fins de urbanização foi capaz de apagar os rastros a partir dos quais fora construído. Tudo começou com o Checa, um dos três carroceiros-anciões e cofundadores da comunidade/localidade.

Chequito faleceu, mas os rastros das habilidades desenvolvidas por ele seguem perpetuando-se por meio de seus amigos e dos dois filhos carroceiros, Pachola e Douguinha. Também perpetuam-se através dos vizinhos que acabaram convertendo-se em carroceiros por meio de sua iniciação, como Babão-carroceiro, Marcinho-carroceiro e o carroceiro-Azeitona. Outros anciões também geraram o mesmo efeito: Saturnino deixou os filhos Carlim-carroceiro e Reginaldo, mais o irmão Joaquim-carroceiro e vários sobrinhos, que também seguiram o ofício.

Já Tonhão, o único dos três ainda vivo, fora removido pelo Vila Viva e decidiu aceitar o valor pago como indenização pela prefeitura, mudando-se para o bairro Conjunto Felicidade, 5km ao norte do São Tomás. Quando fui visitar, naquele bairro, um carroceiro amigo que frequenta o Bota-fora do Campo Alegre, percebi que à beira do córrego havia um curral muito semelhante ao do São Tomás. Perguntei a ele e ao Babão sobre a “coincidência”, e ambos me explicaram: *“Já ouviu falar que favelado pode sair da favela, mas a favela não sai dele? Pois é! Isso aí é coisa do São Tomás! Foi o Tonhão vir de lá pra cá e agora aqui tem curral igualzinho, e já tem vizinho dele virando carroceiro... Cé precisa ver!”*



Imagem 26 – No Conjunto Felicidade, uma bica comunitária em frente ao curral



Imagem 27 – Córrego do Conjunto Felicidade. À direita, o curral.

Pelo afecto, todos os amigos próximos dos carroceiros acabam tendo a atenção treinada para se comunicarem com os animais, perceberem suas mudanças e vontades, desenvolvendo a habilidade de integrarem-se a eles e, com eles, interagirem com outros grupos sociais em outros bairros. Chequito era um mestre-catireiro, sempre comerciando com base na reputação conquistada pelo *nome* amplamente reconhecido pela honradez e honestidade. Chegou a ter mais de cem cabeças de gado no curral forjado na vila, quando era menos adensada. Nesse sentido, para entender o Curral me pareceu interessante a noção de lugar de Ingold:

Lugares, então, são como nós, e os fios a partir dos quais são atados são linhas de peregrinação. Uma casa, por exemplo, é um lugar onde as linhas de seus residentes estão fortemente atadas. (...) Mas as linhas não são contidas dentro da casa, ao contrário, trilham para além dela, e prendem-se a outros lugares, como os fios em outros nós. Juntos eles formam o que chamei de malha (INGOLD, 2007a: 80)

Foi assim que, ao longo da malha urbana em que os carroceiros habitam, a peregrinação em si tornou-se extremamente importante. O termo peregrinar deve ser entendido aqui para descrever a experiência corporificada deste movimento de perambulação. “*É como peregrinos, portanto, que os seres humanos habitam a terra*” (INGOLD, 2007a: 75).

Hoje em dia, o Curral como *lugar* é um ponto de encontro de diversos grupos próximos aos carroceiros. Geralmente a concentração de pessoas ocorre no início da manhã, por volta das 7h, e

à tarde, das 16 às 18h, coincidindo com os horários das refeições mais importantes para os cavalos. O *lugar* forjou-se a partir do movimento, dos afetos e das habilidades desenvolvidas pelos habitantes da favela em geral, mas pelos carroceiros em particular. Desde o curral, muitas trilhas são descobertas e fortalecidas quando emaranhadas nos corpos dos habitantes humanos e equinos. No início, nem todos os cavalos moravam no Curral do Checa. Essa concentração ocorreu como medida relativamente formal da atuação do Estado em suas margens (DAS & POOLE, 2008).

Antes da intervenção, vários deles reservavam uma parte do próprio quintal para a habitação equina. Depois dela, o poder público precisou ceder frente ao modo de vida carroceiro para não provocar uma espécie de diáspora equina pelo município, estabelecendo informalmente uma medida administrativa capaz de lidar com a situação produzida pelo empreendimento, construindo 30 baias “provisórias” para serem habitadas pelos equinos enquanto os carroceiros removidos pelo programa de urbanização aguardavam a construção dos prédios onde morariam. O *Curral do Checa*, transformou-se, então, em *Curral*, já sem a maior parte dos vizinhos, em uma espécie de *ilha de tradicionalidade* em meio a escombros de demolição. A parede da baia da égua Pulguenta, de propriedade do Babão, por exemplo, é composta parcialmente pelo muro do barracão onde o próprio Babão morava quando a favela estava de pé.

Como foi mencionado acima, o programa de urbanização acabou por empobrecer diversas famílias ao elevar o custo de vida da região, economicamente valorizada após a destruição da área mais adensada. Consequentemente, esses aumentos somados à impossibilidade de ocorrência de novas ocupações de terra na vila provocaram a reprodução daquela maneira característica de expansão das periferias urbanas no Brasil, com a qual exercem, na prática, o Direito à Cidade através da aquisição *ilegal* de terrenos abandonados, para darem continuidade ao movimento de peregrinação no contexto urbano. Cinco carroceiros do São Tomás estiveram na situação-limite de terem de sair de suas casas em 2016, por motivos diversos. O destino dos cinco foi o mesmo: a *Ocupação do Zilah*. Com exceção de Azeitona, que vendeu o cavalo Mazaropi e a carroça para o Nélio, antigo dono do próprio Mazaropi, então chamado de Baião, todos os demais mantiveram seus cavalos na vila São Tomás, para onde vão diariamente pelas manhãs: seja de carona em carros de amigos, ônibus ou bicicleta.

Contarei brevemente um caso para mostrar a amarração dos fios vitais entrelaçados de forma improvisada em outros fios da malha urbana:

Azeitona: As novas frentes de povoamento e o Direito à Cidade

Havia já alguns meses que o carroceiro Azeitona estava inconstante em relação a “largar carroça” ou não. Apesar do afeto com o cavalo Mazaropi¹⁹ e o gosto pelo trabalho com carroça, a necessidade de ter uma casa sua, num território existencial seu, tendo um mínimo de privacidade e liberdade para receber em casa amigos e companheiras fez com que a vontade de sair da casa de família se tornasse um imperativo inadiável. Durante meses, vários carroceiros o chacoteavam, destacando a variação de humor e de projetos expressados por ele no cotidiano do trabalho e do lazer no curral. “*Já vem com essa história de novo? Todo dia é a mesma coisa! ‘Vou largar carroça’ aqui... ‘Vou alugar um barraco’ ali... ‘Vou comprar um lote numa ocupação acolá’.*”

Em agosto de 2016 a instabilidade aumentou e ele se viu em um forte dilema: morando de favor na casa dos avós, percebia que o lote estava pequeno demais para todos eles viverem juntos. Por outro lado, não havia maneira de conseguir um terreno. Além disso, *mexer com cavalo* dá muito trabalho, sem contar que, na crise econômica que atingiu fortemente o setor da construção civil, o *serviço* estava cada vez mais escasso. Jovem, com 25 anos de idade, mas sem diplomas ou emprego formal, precisava de um lugar para construir a própria vida em liberdade. No passado, trilhou alguns caminhos para os quais, entretanto, não gostaria de retornar, pois poderiam levá-lo de volta ao sistema prisional, onde ficou encarcerado por sete meses.

Sem qualquer opção de moradia que o contemplasse, isto é, sem dinheiro para comprar um lote regularizado ou alugar uma casa, fixou na mente a ideia de construir a sua própria habitação. Se essa história ocorresse décadas antes, seguramente conseguiria uma área na própria favela para a construção de seu barraco. Mas, sob intervenção pública para fins de urbanização, as chances de uma ocupação de terra urbana ser tolerada naquele perímetro de interesse estatal eram praticamente nulas, pois provocaria uma nova desvalorização e retiraria o que restava de legitimidade no tipo de urbanização implementado.

¹⁹ Nian Pissolati Lopes (2013) realizou uma análise estrutural sobre a nomeação de cavalos e éguas entre os carroceiros do bairro São Geraldo, no extremo leste de Belo Horizonte. A nomeação segue uma combinação de características físicas dos animais com valores simbólicos. Entre os nomes dos 113 cavalos, 58 eram repetidos, seguindo critérios como cor e forma da pelagem, características comportamentais do temperamento do cavalo, referência a outros animais ou humanos famosos. Por fim, o autor interpreta a nomeação a partir da superlativação dos nomes masculinos, heroicizados, destacando sinônimos de força, precisão e velocidade, em contraste com os nomes femininos, que costumam antropomorfizar os animais fêmeas.

Apesar disso, as opções existentes permaneciam muito parecidas com aquelas efetivamente escolhidas duas gerações atrás. A diferença é que a atual periferia foi empurrada ainda mais para as bordas da cidade. A saída foi a compra de um lote na *ocupação do Zilah*; três outros amigos já estavam na ocupação e convidaram-no para fortalecer aquela oportunidade. Seguindo seus afetos, mudou-se para um lote contíguo aos de seus três amigos. Depois de sanar as preocupações iniciais de fornecimento de água e energia elétrica, Azeitona logo instalou o fogão, a máquina de lavar roupas e uma grande pia/tanque no que se tornou sua cozinha externa.

Quando fui visitá-lo em seu barraco de um cômodo, construído em blocos de concreto e telhas de amianto, senti que estávamos de fato em um processo de povoamento das margens da cidade, cada vez mais móveis e elásticas. Era o fazer-cidade desde as margens do estado e desde as fronteiras porosas entre o ilegal, o informal e o ilícito (AGIER, 2015b; TELLES, 2010). Ali estava uma imensa quantidade de famílias cortando árvores, furando tubulões e erguendo seus lares de forma autônoma. Eles tomavam para si a terra, a cidade e os recursos materiais e humanos que o ambiente urbano lhes disponibilizava.

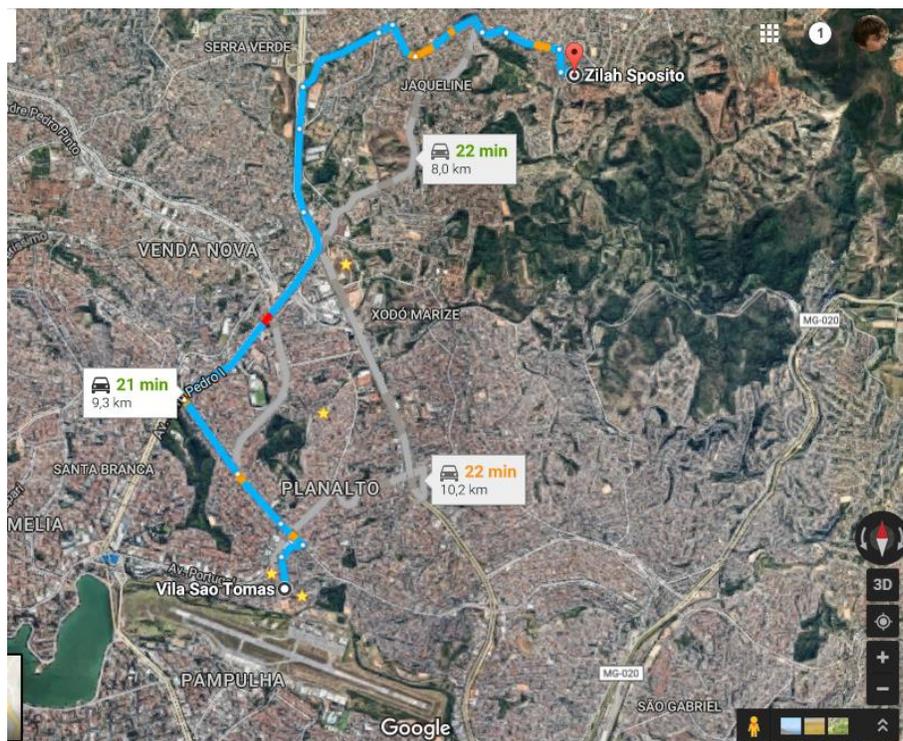


Imagem 28 – Trajetos entre a vila São Tomás e a Ocupação Urbana do Zilah. Repare que os moradores partem de uma das áreas mais verdes do mapa e com destino a uma outra área, ainda mais verde. Nas redondezas do Zilah e do Conjunto Jardim Felicidade um imenso conjunto de ocupações urbanas se localiza no grande bloco verde à direita do mapa, conhecido atualmente por Região do Isidora, área onde se localizam as ocupações de terra urbana Rosa Leão, Vitória e Esperança.

A peregrinação dos habitantes pelo mundo os levou até ali, e a partir desse novo lugar em gestação atravessam os trajetos urbanos por meio dos quais não de trabalhar, levar os filhos à escola e se divertir. Mas, para Azeitona, a conquista do terreno e da casa foi possibilitada pela venda do cavalo e da carroça, praticamente tudo o que ele tinha na vida. Ele não queria desvincular-se do Mazaropi, mas tampouco conseguia juntar dinheiro. Durante alguns meses tentou fechar negócio com os carroceiros mais próximos, dado que não deixaria seu cavalo sob responsabilidade de pessoas que não fossem de sua confiança.

A solução veio quando Nelio-carroceiro aceitou a proposta de re-comprar o cavalo, que fora de sua propriedade sob o nome de Baião. Azeitona vendeu o cavalo e a carroça por R\$2.000,00, saldando algumas dívidas e comprando o lote no *Zilah* por R\$900,00. Após voltar a ter a posse do animal, Nelio passou a chamá-lo, alternadamente, de Baião e Mazaropi, que ganhou assim um nome a mais a partir do vínculo de trabalho e *afeição* com o carroceiro Azeitona. Nélio certamente é um dos carroceiros mais habilidosos do curral e um grande exemplo de responsabilidade com a saúde equina. Mesmo bem alimentado e hidratado, na primeira semana Mazaropi/Baião expressava uma tristeza visível ao perceber que não era Azeitona quem realizava o *trato*. De outra parte, Azeitona ligava diariamente para o celular de Nélio, buscando notícias do Mazaropi.

Já estabilizado no *Zilah*, Azeitona voltou a *pegar carroça*, dessa vez no regime de partilha do dinheiro obtido nos carretos, guardando para si a metade e entregando a outra ao Nélio. No fim do ano, a dúvida se ramificava: primeiro, resolver se compraria ou não Mazaropi e a carroça outra vez. Depois, precisaria escolher entre manter a ida diária ao São Tomás ou estabelecer na ocupação uma área de seu lote para a habitação equina.

É assim que, do São Tomás ao Zilah Spósito, passando pelo Conjunto Felicidade, o modo de vida carroceiro vai se estendendo por meio do contágio e dos afetos, reproduzindo aqui e ali a ética ecológica intrínseca que faz do cavalo um companheiro de trabalho e um amigo, enquanto

efetivam o direito à cidade de forma radical, instantânea e arriscadamente pela via do fazer-cidade (AGIER, 2015b)

Do ponto de vista do planejamento urbano que deu origem à Nova Capital,

A ocupação de Belo Horizonte contrariou a previsão de Aarão Reis, uma vez que se desenvolveu da periferia em direção ao centro e não de modo inverso. Sendo assim, observa-se, nos primeiros anos da capital, o centro dotado de infraestrutura e despovoado, enquanto que a periferia se adensava e não possuía infraestrutura suficiente para a demanda populacional existente. (COSTA & ARGUELHES, 2008: 116)

Entretanto, desde a perspectiva da habitação, os cidadãos estiveram sempre construindo a cidade por meio da peregrinação que fazem no mundo. De fato, a cidade cresceu das periferias ao “centro”. Mas é fundamental lembrar que em cada uma dessas periferias existiram *centralidades* fundamentais para a sobrevivência e para a conquista do direito a ter uma vida urbana. Na segunda metade do século XX, uma dessas centralidades na favela do São Tomás foi o Curral do Checa, hoje apenas Curral.

A estratégia da remoção compulsória representa a naturalização de que favelas sejam “*habitações provisórias que deveriam ser removidas da paisagem urbana*” (BARBOSA, 2014: 65), especialmente aquelas localizadas em regiões de interesse para a reprodução do capital imobiliário, tal como é a região que circunda a Pampulha.

O direito à cidade, entretanto, pode ser entendido como uma luta pelo reconhecimento de

heterotopias celebrantes de diferenças socioculturais, e que são antípodas aos espaços racionalizados, padronizados e normativos (as *isotopias*). Esses *lugares para outras existências* se revelariam a partir de novos conteúdos de produção e organização consciente de centralidades contrapontísticas ao ordenamento urbano hegemônico. O direito à cidade significaria, portanto, a afirmação das *heterotopias* como possibilidade da construção de uma vida urbana renovada em formas superiores de direitos à liberdade, à individuação na socialização, à atividade criativa e à apropriação social da obra humana denominada Cidade. (BARBOSA, 2014: 63)

Tratados biopoliticamente como *beneficiários* da política de urbanização de favelas, os moradores em geral e os carroceiros em particular têm os próprios direitos descaracterizados pelos agentes públicos que deveriam promovê-los, ao serem convertidos em um frígido número correspondente à *selagem* do imóvel a ser demolido. Como a intervenção provoca remoções forçadas em massa, é preciso considerar que cada família é identificada por um número dentre 1360 outros números referentes a cada uma das famílias removidas, tornando a relação Estado-comunidade extremamente morosa dentro de uma temporalidade específica definida pelo ritmo variável da própria intervenção. A biopolítica que transforma pessoas em números para fins de

governo daquela população, reduz toda a heterogeneidade dos grupos que compõem a diversidade interna das favelas a uma homogeneização legível para a administração pública, que os reduz a “beneficiários”, isto é, população beneficiada por uma política pública e, como tal, silenciados em relação às demandas individuais e coletivas que afrontem os objetivos da intervenção, sob o risco de serem ridicularizados e tratados como pessoas que não deveriam exigir nada além do “benefício” da unidade habitacional concedida. Diferentemente, afirmar a pluralidade cultural intrínseca da cidade seria, então,

entender que a garantia dos direitos, a partir do reconhecimento das demandas legítimas apresentadas pelos próprios sujeitos residentes em favelas é o caminho mais preciso para se alcançar a justiça territorial, assegurando as condições de cidadania plena aos diferentes espaços populares da cidade. (BARBOSA, 2014: 72)

No entanto, a ênfase na remoção em detrimento do reconhecimento do *direito* de regularização fundiária dos assentamentos consolidados dá o tom das intervenções do Programa Vila Viva. Ela acaba promovendo mais segregação socioespacial na medida em que eleva o custo de vida, o valor médio dos alugueis e dos próprios imóveis à venda, expulsando, progressivamente, a população mais pobre do território que habitava. Fernandes e Pereira, após terem pesquisado em profundidade o Programa Vila Viva, dizem que “*o que parece ter ocorrido com frequência é a instrumentalização política dos discursos ambiental e urbanístico e, até mesmo, jurídico, desconsiderando muitas vezes a existência de direitos fundiários já adquiridos pelos moradores de assentamentos informais.*” (FERNANDES & PEREIRA, 2010: 172-173).

O modo de vida carroceiro, a cultura carroceira, é a composição de um pedaço singularizado dentro da favela, cujas práticas fixam os vínculos de humanos e equinos na terra urbana através de relações de solidariedade, de amizade e de trabalho entre os carroceiros, os cavalos e a comunidade do São Tomás rumo aos bairros vizinhos e à cidade como um todo. Tal modo de vida começa no padrão de ocupação do solo baseado na coletivização da apropriação e uso do território urbano, isto é, os lotes, os caminhos, as pontes e os equipamentos públicos. O direito à cidade é inseparável do direito a circular, a transitar e a se mover ao longo da malha urbana nos trajetos e linhas de peregrinação carroceira.

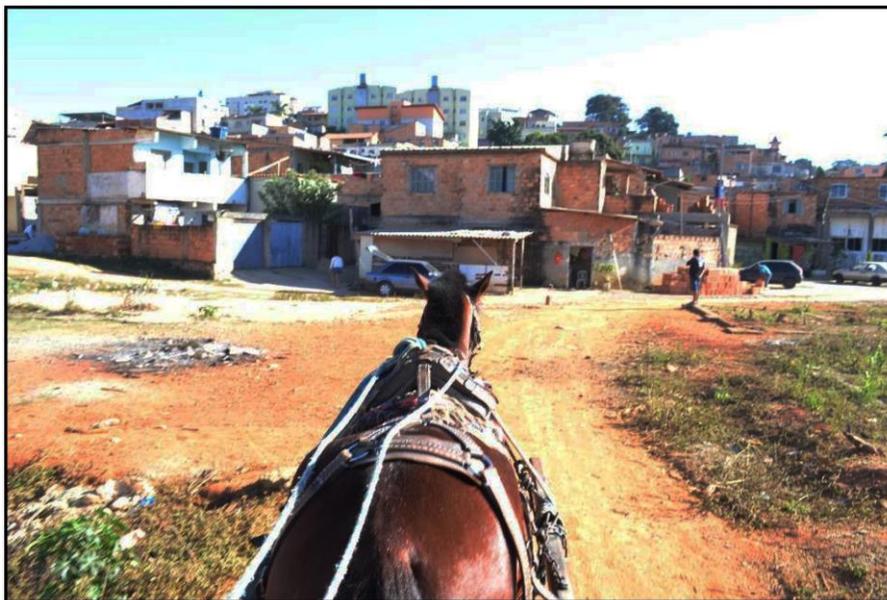


Imagem 29 – Vista para o que sobrou da favela do São Tomás, de cima da carroça puxada por Mazaropi e conduzida por Azeitona, à minha esquerda, em direção ao Bota-Fora do Campo Alegre, em junho de 2016.

CAPÍTULO 2 - CIRCUITO CARROCEIRO E OS RASTROS DA DIFERENÇA.

O dia começa é cedo!

Por que este caminho e não outro? Aonde leva para nos atrair desta forma? Que árvores e amigos estão vivos atrás do horizonte dessas pedras, no distante milagre do calor? Viemos até aqui porque onde estávamos não era mais possível. Éramos atormentados a ponto de ser escravos. Em nossos dias, o mundo é hostil aos Transparentes. Mais uma vez, foi preciso partir... E este caminho, semelhante a um longo esqueleto, nos conduziu a um país que só tinha o próprio sopro para escalar o futuro. Como mostrar sem trair as coisas simples desenhadas entre o crepúsculo e o céu? Pela virtude da vida obstinada, no giro do Tempo artista, entre a morte e a beleza. (De momento em momento. In: *O pau de roseira*, - RENÉ CHAR, *O NU PERDIDO E OUTROS POEMAS*.)

Em meio ao tráfego relativamente tranquilo de uma tarde de outono de 2016, seguíamos na carroça o trajeto do *Curral* ao Bota-Fora do Campo Alegre. Repetindo parcialmente um dos caminhos da peregrinação diária, observávamos se havia indícios de construções, reformas ou podas de árvore nas casas de classe média dos bairros Itapoã e Planalto.

Ao circular pelas redondezas do Parque Municipal da Lagoa do Nado fomos vistos e chamados por uma senhora. Nélio assobiou levemente para Falcão, ao mesmo tempo em que puxava a rédea, sinalizando uma parada. Estacionamos, e na sequência o carroceiro puxou o freio. A senhora interrompeu a tarefa na qual estava concentrada, a saber, juntando pedaços de madeira quebrada de um antigo buffet de cozinha. Negociaram rapidamente um carroto para a manhã do dia seguinte, quando estaria terminada a substituição dos móveis de sua casa. “*Por R\$30,00 eu levo tudo e deixo aqui limpinho pra Senhora, Dona!*”, “*Ah, então tá ótimo! Eu fico te aguardando...*”. Outra vez, Nélio liberou assobios e estalos com a boca fazendo o som de beijinhos, bateu o cabo da pá no assoalho da carroça e fez um movimento breve com a rédea, retornando o movimento. O Cavalinho Falcão caminhava tranquilo, enquanto Nélio e eu éramos transportados, mais tranquilos ainda, conversando de vez em quando, apreciando os silêncios agradáveis que intercalavam um assunto e outro.

Sempre à esquerda para controlar o freio de roda²⁰, Nélio mantinha a atenção voltada

²⁰ Freio “tipo tambor”, tal como exigido pelas leis que regulamentam a circulação de VTA, puxado por meio de uma alavanca localizada sempre do lado esquerdo da carroça. O freio, porém, não é jamais acionado antes que o cavalo seja informado da redução de velocidade que indica a parada. Diferentemente de um carro, que responde a comandos mecânicos do condutor, a carroça é uma coisa que ganha vida entre o homem e o cavalo por ser perpassada por fluxos

sobretudo ao seu cavalo, ao trânsito e a mim. O mais importante era manter a comunicação com o seu parceiro, com quem trabalhava junto havia três anos na carroça. À sua direita, eu observava a repetição frequente da cena de crianças maravilhadas com a presença do Falcão nas ruas – elas experimentavam o *devir-cavalo* - um grande cavalo marrom que provocava inúmeros sorrisos, acenos e olhares curiosos. “*Olha lá o cavalinho!*” “*Ó o pocotó! Dá tchau pra ele!*”, – nós retribuíamos os acenos e sorrisos, às vezes estabelecendo brevíssimos diálogos com os acompanhantes delas, comentando a comoção das crianças em ver os cavalos.

Algumas questões que norteavam as conversas ao longo das viagens ou nas rodas de rapé, sobretudo no início da fase mais intensiva de campo, eram “*como se vira um carroceiro?*” “*Como se toma essa decisão?*” “*O que ela implica?*” “*Começando, dá pra largar?*” “*Se largar, volta?*”...

As respostas a essas e outras questões vieram, na maior parte das vezes, fragmentadas, em meio às narrativas. A forma de contar histórias entre eles assume sempre contornos épicos, com momentos culminantes e períodos de provação, sobretudo as histórias que versam sobre as mudanças na vila e no mundo. Falando sobre a relação entre “*a vida de sempre na favela*” e os anos eleitorais, “*quando os políticos lembram de nós e depois somem*” Nélcio reflete:

Eu nunca fui na praia e nem em excursão de clubes. Aprendi a nadar foi aqui no córrego mesmo, porque a gente precisava saber nadar, né! Como todo ano tinha enxente.... Depois, vinha o povo das reportagens - e muitas vezes nem desciam, ficavam lá do helicóptero filmando, e a gente dando tchau aqui de baixo. Daí saía a matéria na televisão falando que os pais eram irresponsáveis e que a água era suja: um perigo para as crianças. Mas a água não era suja só quando chovia. Era suja sempre! E a gente se acostumou com ela assim, até porque ela entrava dentro da casa da gente e estragava tudo, todo ano. Mas hoje em dia é diferente. Antigamente, os meninos iam sozinhos para a escola porque era tudo perto: juntava uma turma de meninos e iam juntos. Agora não, não pode, e tenho que pagar uma van para levar e buscar a minha filha na escola, que mora com a avó dela. Agora é assim. Por um lado a mudança foi boa, porque circula mais dinheiro e ninguém passa fome como antes, mas outra coisa que mudou: ninguém daqui vai mais cair nas ilusões criadas pelos políticos que voltam de quatro em quatro anos pedindo voto para vereador.

vitais – assovios, chamamentos, reclamações (equinas ou humanas). O conceito de coisa para Ingold é “um parlamento de fios” (INGOLD, 2012), isto é, um “nó” cujos fios constituintes deixam rastros e são capturados por outros fios noutros nós. Coisas “vazam” porque sempre estão vinculadas a outras coisas e a outros viventes.

Vir a ser Carroceiro

Tornar-se carroceiro vincula-se ao estar com os outros carroceiros, conviver junto com eles. Agachados, em círculo, semi-círculo ou enfileirados de frente para alguma paisagem sob nossa observação, as conversas se desenrolam junto às risadas e a passada da latinha de *rapé*.

São culturalmente cruciais as rodas de rapé: momentos intersticiais de pausa entre atividades de trabalho em que os homens assuntam um ou vários temas recentes, palpitando, especulando e deliberando pelo início de alguma ação. “*Vamo ali comigo?*” “*Bora!*” E desse grupo acororado surge um sub-grupo-para-ação. Esse “ali” pode ser ir cortar capim, limpar uma baia juntos, varrer os limites do curral urbano, dividir um carroto²¹. Costuma ser neste momento a definição de carretos conjuntos - quando um carroceiro que foi contratado para um carroto de quatro viagens, por exemplo, compartilha o trabalho, que é finalizado por fim em duas viagens dos companheiros. Acontecem nas rodas de rapé, também, a articulação de intrigas, de comentários sobre mal-entendidos, resolução de pequenos conflitos ou surgimento de novos desentendimentos.

O cheiro do rapé fica impregnado na roupa, na mão - especialmente nos dedos polegar e indicador - e, com o tempo, em toda a casa. A minha casa mesmo (meu barracão alugado na vila) ficou por vezes impregnada com o cheiro forte e característico do rapé à medida que eu fui incorporando o hábito em minhas práticas de socialidade junto aos carroceiros, e mesmo em casa, sozinho. Um dos efeitos do rapé é o espirro, aliviando a via nasal com sensação de abertura dos brônquios, suavizando a respiração. Especialmente com o Nélio, com quem me aproximei fortemente desde o início da pesquisa, as conversas eram sempre desenvolvidas no ritmo dessas rodas de rapé e no ritmo das viagens de carroça. que me presenteou com uma primeira latinha e depois foi me iniciando nas diferenciações dos tipos de rapé consumidos localmente.

A predileta é a Rapé Real, produzida em Guarani - MG, mas também é comum cheirarem a Rapé Tupi e outras. São misturas de tabaco moído com cravo, imburana ou outros aromas gostosos preservados em latinhas de 4cm de diâmetro por 1cm de altura. As latinhas são feitas a partir de latas de sardinha recicladas. Em algumas é possível ver claramente o rótulo, sempre na parte de dentro. O pó (cuja coloração vai do castanho-claro ao marrom escuro) provoca a criação

²¹ Dividir carroto é uma prática comum entre amigos carroceiros. Funciona da seguinte maneira: um carroceiro é contratado para realizar um serviço que demanda duas ou mais viagens. Os dois combinam de ir juntos, cada um em sua carroça, e terminam o trabalho na metade do tempo, evitando a exaustão de homens e cavalos. Dativosamente, espera-se que num momento futuro esse favor seja retribuído, pois significa consideração pelo amigo. Parte dos saldos de catira também podem ser abatidos nessas viagens conjuntas, e são momentos em que os carroceiros treinam uns aos outros nas habilidades específicas necessárias ao trabalho.

de uma atmosfera aromático-social onde se compartilham momentos de existência conjunta, respirando e sentindo juntos.



Imagem 30 – Mapa com o trajeto habitual dos carroceiros, desde o São Tomás até o Bota-Fora do bairro Campo Alegre e adjacências. Neste mapa identifiquei algumas das rotas pelas quais se formam os trajetos, que por sua vez constituem o trecho Norte do circuito carroceiro. Na parte de baixo do mapa, à esquerda, está o Curral; o segundo círculo se refere ao barracão alugado onde morei ao longo do ano de 2016 para a imersão etnográfica, justo no trajeto por onde obrigatoriamente as carroças circulam; o terceiro círculo, acima e à direita, se refere à Padaria e Casa de Rações Vitória. Do outro lado do São Tomás, atravessando a Vila Aeroporto, demarquei dois lugares: o primeiro círculo é a casa onde aluguei um quarto para imersão etnográfica realizada entre novembro de 2012 e janeiro de 2013, quando pude acompanhar o cotidiano das remoções, das obras e da própria socialidade da favela. Foi esse o contexto em que me aproximei fortemente dos carroceiros que se tornaram meus sujeitos de pesquisa. Um pouco acima deste círculo está o Centro de Controle de Zoonoses da Região Norte, próximo ao Curral da prefeitura. Mais a leste está a Secretaria de Administração Regional Municipal Norte, onde os documentos dos carroceiros são emitidos. O círculo mais ao norte do mapa é o Bota-Fora mais utilizado pelos carroceiros do São Tomás, localizado no bairro Campo Alegre (oficialmente, URPV Bacoraus).

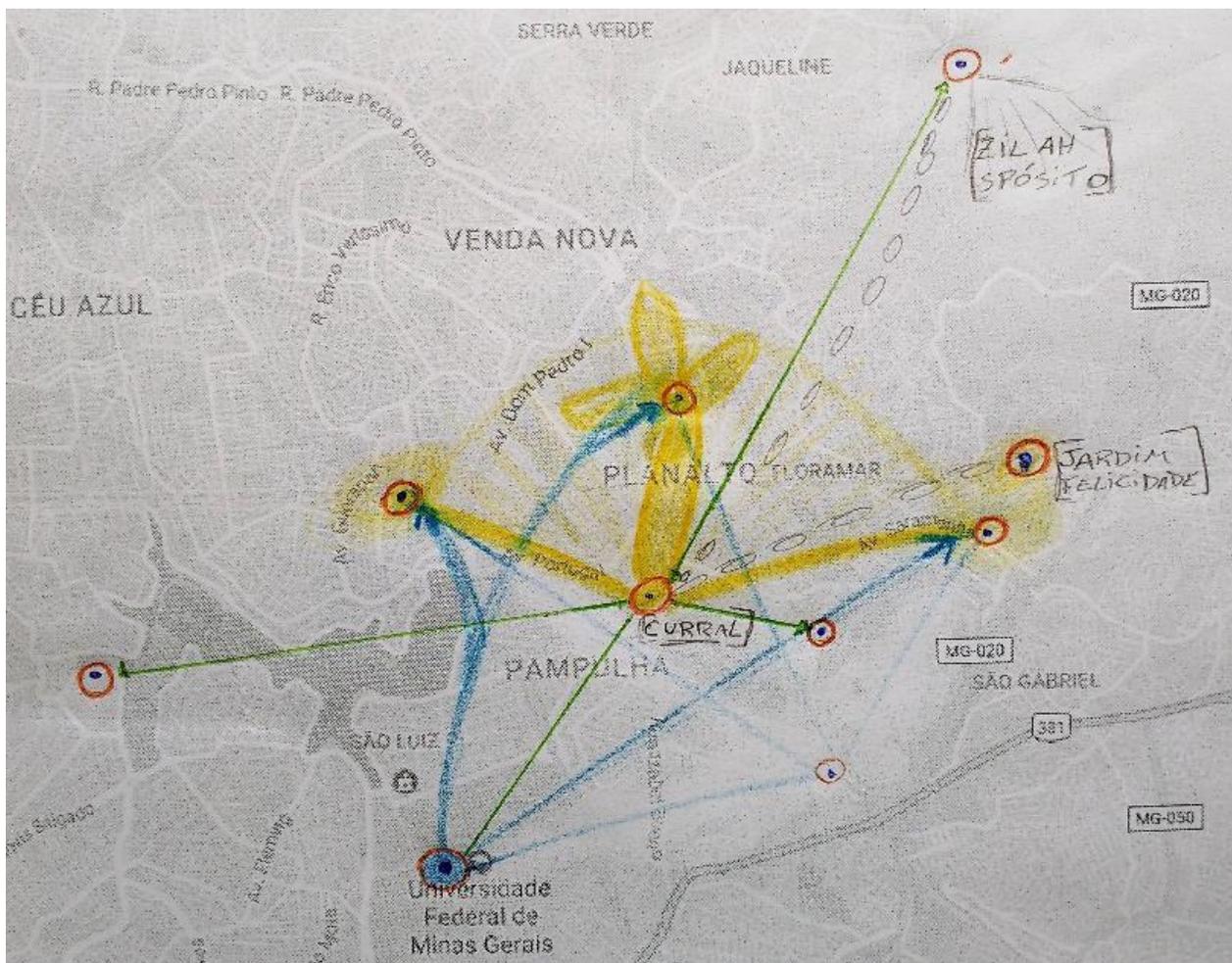


Imagem 31 – Neste mapa registro alguns trajetos do circuito carroceiro. Os trechos coloridos a lápis em amarelo se referem às rotas do trajeto feito à carroça. Os três fluxos de movimento indicado pela cor amarela se direcionam aos três Bota-Foras utilizados pelos carroceiros do São Tomás: (Santa Amélia, próximo à Favela do Índio; Campo Alegre; e Saramenha, próximo à favela do Conjunto Jardim Felicidade). As linhas azuis se referem à circulação dos estagiários do Projeto Carroceiro nos Bota-Fora da região para realizarem a marcação dos cavalos, o controle parasitológico e a vacinação, bem como emissão do documento do cavalo e o cartão de vacinas. Já as linhas verdes, com traçados contínuos, se referem aos locais onde costumam ir de carro, moto ou ônibus, como a Universidade Federal de Minas Gerais, o Haras Paraíso, a Regional Norte e a ocupação Zilah Spósito. Por último, os caminhos com traçados descontínuos se referem a dois dos destinos de carroceiros do São Tomás, “expulsos” pela política de urbanização do município, para áreas mais periféricas, seguindo o movimento de expansão urbana descrito no capítulo um. Como seus antepassados, os atuais cidadãos chegaram a lugares novos, onde a vida carroceira se prolifera, provocando novos contágios: Zilah Spósito, mais ao norte, e Conjunto Jardim Felicidade, na direção nordeste do São Tomás.

Nelinho e periquito: compartilhando o envelhecer

“Eu trabalho pra alimentar ele e ele trabalha pra alimentar a mim e a minha família”

Nelinho trabalhou muito tempo na construção civil. Tornou-se carroceiro há vinte anos. É um dos carroceiros de idade mais avançada e seu único cavalo atualmente é também o mais velho dentre os equinos. Ele é pai de 6 filhos, e sempre recorda o fato de que, com ele e a esposa são oito pratos de comida por refeição, pelo menos 16 por dia! Isso quando todos estavam vivos. A convivência tão próxima ao “mundo do crime” arrancou alguns de seus filhos para os trabalhos vinculados à distribuição e comércio de drogas ilícitas, acarretando a morte de um e o aprisionamento de outro. Entretanto fala com orgulho dos filhos que se esquivaram dessa trilha já estabelecida e buscaram na qualificação profissional uma porta de saída para aquele contexto de violências múltiplas. Uma filha é atualmente Agente Comunitária de Saúde e atua na própria comunidade, fazendo crescer ainda mais os laços sólidos gerados e construídos pela família por conta de seus ofícios: Nelinho e os serviços de carroceiro, a esposa e os serviços de lavadeira.

O principal motivo que ele diz ter sido determinante para tornar-se carroceiro foi o fato de ser um modo garantido de conseguir dinheiro honestamente sem patrão. *“Tem muito trabalho!”*. Isso se soma ao que o fez distanciar-se do mercado de trabalho formal: *“trabalhar pra patrão homem num tá dando! Muito ruim, né?”*. Ele se recusa a se subordinar às relações de trabalho desrespeitosas dadas no mercado da construção civil, e junto com o cavalo Periquito, bastante velho, Nelinho mantém o senso de humor mesmo em desentendimentos com os outros carroceiros, fazendo vários deles terminarem em risadas. Nelinho é um grande sábio, acumulador de conhecimentos profundos sobre o mundo e sobre as relações entre as pessoas humanas e não-humanas. Com seu senso de humor ácido e irônico acabou contraindo também algumas inimizades e evitações, que entretando reforçam seus laços com outros carroceiros. A cultura carroceira é, como todas as outras, pública: a vida acontece em grande medida no espaço aberto em que alianças e disputas são inscritas no ambiente em que a “desunião” acaba se tornando uma marca dos carroceiros, mas sob outras maneiras de ver o modo de associação peculiar eles são, de fato, unidos em relação a princípios como o da dignidade da vida carroceira e o respeito pelos cavalos, como ficou evidente na grande manifestação organizada em 2014, descrita no capítulo 3.

Saindo e voltando do curral: Algumas considerações teóricas

Neste capítulo descrevo o modo de vida carroceiro e o movimento constitutivo dessa forma de habitar o mundo. Sugiro a existência de uma cultura carroceira, isto é, de uma vida de carroceiro. Essa vida é observável ao longo dos trajetos que fazem na malha de peregrinação por meio da qual sintetizam seus conhecimentos e habilidades numa experiência de movimento em que a ação e a percepção estão intimamente ligadas. Apoio-me sobretudo em Tim Ingold e seus ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição (INGOLD, 2015), bem como na noção de *devenir*, especialmente *devenir-animal* e *devenir-cavalo* de Deleuze & Guattari, bem como a adaptação da noção de *devenir* à antropologia, desenvolvida por Ingold.

Para trazer tudo isso para a antropologia urbana num esforço de valorizar a dimensão da vida, recorro também aos conceitos de Circuito, Trajeto, Peça e Mancha, desenvolvidos por José Guilherme Cantor Magnani. O objetivo é entrelaçá-los em malha: uma textura de fios e linhas de *devenir* tornada possível a partir do meu encontro com os carroceiros do São Tomás, lugar de onde os acompanhei – seguindo-os – em seu movimento. No movimento, passei então a compartilhar o tempo através do qual conheci, observei e agora descrevo a vida carroceira. Não pretendo, contudo, “aplicar” essas diversas categorias ao meu campo etnográfico, mas sim aproximá-las de tudo aquilo que aprendi com os carroceiros, sempre que a ressonância necessária me permitir fazê-lo.

Adensando um pouco mais a proposta de Ingold de “trazer a antropologia para a vida”, torna-se um imperativo retomar a discussão de Marx sobre a produção, sobre o organismo-e-o-meio-ambiente e sobre o ser-no-mundo. Isso porque os trabalhadores se modificam através da experiência de trabalho, tornando-se pessoas diferentes. Assim, pensar o modo de produção como um modo de vida é associá-los mais a verbos como “esperar”, “crescer” e “habitar” do que “planejar”, “fazer” e “construir” - ou seja, afirmar a prioridade do processo em curso em detrimento da forma final -, como explicitarei na descrição do fazimento de uma carroça pelo carroceiro Douguinha e por todos que por ali passaram. Essa abordagem sobre a produção implica pensar os produtores – humanos e não humanos – como fazendo cada um a sua parte “*desde dentro na transformação de si mesmo do mundo. Crescendo no mundo, o mundo cresce neles*” (INGOLD, 2015: 30). No mundo em que habitamos, em síntese:

Temos, perpétua e infinitamente, que estar nos fazendo a nós mesmos. Isso é o que a vida é, o que a história é, e o que significa produzir. E isso também (...) é o que significa ser humano. Investigar a vida humana é, portanto, explorar as condições de possibilidade em

um mundo povoado por seres cujas identidades são estabelecidas, em primeiro lugar, não por atributos recebidos, específicos de uma espécie ou de uma cultura, mas por realização produtiva (INGOLD, 2015: 31)

Habitar significa “*iniciar um movimento ao longo de um caminho de vida*” (INGOLD, 2015: 38). Sendo cada vivente simultaneamente um percebedor-produtor, “*a caminhada é o modo fundamental como os seres vivos habitam a terra*” (idem). As trajetórias de devir, entretanto, continuam – e é isso o que torna possível o contágio e a reprodução do modo de vida. Retomando uma vez mais a proposta Ingoldiana, a nossa tarefa é “*seguir o que está acontecendo, rastreando as múltiplas trilhas do devir, aonde quer que elas conduzam. Rastrear esses caminhos é trazer a antropologia de volta à vida*” (INGOLD, 2015: 41. Grifo no original). Neste texto, por conseguinte, utilizo a imagem da aranha em sua teia como expressão do conceito de malha:

Diferente das redes de comunicação, por exemplo, os fios de uma teia de aranha não conectam pontos ou ligam coisas. Eles são tecidos a partir de materiais exsudados pelo corpo da aranha, e são dispostos segundo seus movimentos. Nesse sentido, eles são extensões do próprio ser da aranha à medida que ela vai trilhando o ambiente (Ingold, 2008: 210-211). Eles são as linhas ao logo das quais a aranha vive, e conduzem sua percepção e ação no mundo. (INGOLD, 2012: 41)

Embora o valor da teia para a aranha esteja na captura de moscas, o fio da teia não *liga* a aranha à mosca, assim como o valor da malha urbana para os carroceiros não se reduz ao dinheiro que nela circula ou no trabalho específico de transportes de materiais com o qual obtêm a renda diária. Assim como as linhas-fios da teia colocam as *condições de possibilidade* para que a aranha interaja com a mosca, a malha urbana e as necessidades de destinação ecologicamente adequadas para os resíduos sólidos criam as condições de possibilidade deste modo de vida urbano no qual se envolvem humanos e cavalos em linhas de relação ao longo da malha urbana, e não necessariamente entre um ponto e outro dela, porque outros fatores importam. Fatores como, por exemplo, o relevo do trajeto, que não pode ser exaustivo ao cavalo, principalmente quando a carroça está cheia, fazendo-os evitarem as ruas mais íngremes. Ou ainda os fregueses e amigos antigos, que precisam ser visitados, aproveitando assim trajetos que fujam das rotas habituais, sempre aproveitando para averiguar indícios de podas, reformas ou construções no interior dos lotes vistos ao longo do circuito no qual peregrinam.

Como este é o capítulo mais “gráfico” da dissertação, uma observação precisa ser feita em relação às fotos e imagens. Aqui, como nos outros capítulos, considero-as como texto num sentido amplo, e não como meras ilustrações daquilo que foi dito em palavras. As fotos trazem questões

novas, e em alguns momentos o texto escrito é que seve como suporte ilustrativo das imagens. Nesse sentido, em alguns momentos opto pela estratégia de realizar descrições mais extensas em torno de uma mesma imagem e em outros casos preferi elaborar uma série fotográfica, especialmente para demonstrar o movimento ao longo do qual os fluxos de materiais e linhas de devir ganham ritmos e velocidades no circuito carroceiro.

As fotos exibem o traço de um real (DUBOIS, 2012). Não pretendo com elas esgotar o real, mas sim inscrever indícios diversos sobre lugares e momentos em que os carroceiros e os cavalos estão presentes, seja no ambiente que habitam ou na história que ajudaram a construir. Apesar do silenciamento e da invisibilização que historicamente recobre o modo de vida carroceiro, a fotografia permite testemunhar a existência dessa realidade singular a partir do encontro com eles. Existe uma proximidade entre a etnografia e a fotografia, dado que ambas visam realizar um *corte* com relação ao espaço e ao tempo e exigem o esforço de produção de um fio condutor ao longo de fluxos descontínuos (DUBOIS, 2012). Esse corte espaço-temporal, então, transpõe aquele momento congelado a outros espaços e outros tempos. Após o ato fotográfico, a captura de um momento vivido produz uma nova potência ao inscrevê-lo indefinidamente na duração do tempo, biografando-o.

Começar a descrever o circuito carroceiro é uma tarefa difícil, porque um circuito é constituído no movimento dos viventes, pelo movimento, e ao longo do movimento. Apesar disso, um circuito não surge “do nada”, nem tampouco é estabelecido a partir daquilo que Gupta e Ferguson chamaram de suposição de isomorfismo entre espaço, lugar e cultura (GUPTA & FERGUSON, 2008). Para os autores, a tendência em localizar a cultura em determinados lugares implica no problema de como explicar as diferenças culturais dentro de uma mesma localidade sem despolitiza-las e nem sustentar discursos de celebração pós-moderna.

Entendo a dificuldade em me referir à “cultura carroceira” sem a contrapartida de um “povo carroceiro” ou também um “território carroceiro” facilmente delimitável, e por isso recorro à noção de devir para destrinchar essa liminaridade entre habitantes urbanos carroceiros e não-carroceiros e os espaços vividos/construídos por eles. Se, por um lado, é comum que carroceiros tenham parentes também carroceiros, por outro, nada determina que essa tradição histórico-familiar seja seguida por seus descendentes, sendo igualmente comum que filhos de carroceiros se envolvam com outras atividades e se empenhem na formação escolar universitária ou técnica. Para Ingold, apoiado em Deleuze e Heidegger, “o espaço de habitação é aquele que o habitante formou

em torno de si arrumando a bagunça que de outro modo ameaçaria sua existência” (INGOLD, 2015: 136). O mundo é tornado habitável pelo seu parcial descerramento como uma clareira, uma abertura perpassada por linhas de devir.

Nesse sentido, o circuito carroceiro de Belo Horizonte vaza para além das bordas do município, sendo a delimitação espacial bastante difícil de mensurar, pois envolve toda a região metropolitana e além. De todo modo, trato aqui apenas da fração desse circuito observada a partir de um lugar muito específico: o Curral da vila São Tomás, o que facilita um pouco o meu trabalho, pois os carroceiros dali circulam apenas na região Norte e em uma pequena parcela da região Pampulha. Como foi dito no capítulo 1, esse lugar de referência (o curral) surgiu na época imediatamente posterior ao rompimento da barragem da Lagoa da Pampulha, em 1954, quando a ponte veicular que se estendia sobre o córrego do Onça foi destruída pela vazão da água e a região foi primeiramente desvalorizada e em seguida ocupada informalmente por trabalhadores que chegavam de diversas partes para suprirem a demanda por mão de obra daquela época de intensa modernização industrialista nacional. Dentre os habitantes que construíram a favela, vários deles tornaram-se carroceiros a partir da aliança com os cavalos.

Em resumo, a noção de circuito é *"uma categoria que descreve o exercício de uma prática ou a oferta de determinado serviço por meio de estabelecimentos, equipamentos e espaços que não mantêm entre si uma relação de contiguidade espacial, sendo reconhecido em seu conjunto pelos usuários habituais"* (MAGNANI, 2006: 20). Os elementos mínimos do *circuito* tal como conceito desenvolvidos por Magnani (2006; 2014) são, resumidamente, i) a prática ou atividade realizada por um grupo de pessoas; II) as unidades individuais ou coletivas que compõem o circuito e, por fim, III) a delimitação espacial e temporal coberta pelo circuito. Os três elementos são abordados com ênfases variadas ao longo de toda a dissertação, mas convém fixar aqui a importância de lugares-chave para o circuito carroceiro desde o São Tomás, tais como os Bota-Foras do bairro Campo Alegre, do bairro Santa Amélia e o da Avenida Sararamenha, a casa de ração que também é padaria, os sacolões e supermercados que priorizam os carroceiros na doação de alimentos ao longo dos trajetos favela/bota-foras, a Faculdade de Veterinária da UFMG, os lugares específicos de cortar capim, as fazendas onde ocorrem cavalgadas e outras festas, o haras onde Babão compra feno e ração para revender, etc. Antes de terem importância em si mesmos, esses lugares se apresentam como acolhedores para a paragem ou a permanência dos trabalhadores humanos e equinos, e ampliam as condições de possibilidade de reprodução deste modo de vida, como

buscarei descrever.

Lugares como O Curral ou o Curral do Carlim, ou ainda o lote ao lado do Curral do Carlim, podem ser compreendidos através da categoria pedaço (MAGNANI, 1998), isto é, um espaço intermediário entre o privado e o público onde se promovem laços de pertencimento e que denotam lealdades e códigos compartilhados²². Nesses lugares, os carroceiros se juntam ao raiar do dia, e por volta das 7 horas da manhã estão todos reunidos, arriando os cavalos nas carroças para saírem para mais um dia de trabalho. Antes da partida, porém, os católicos levantam o boné olhando para o céu e fazem o sinal da cruz, enquanto os evangélicos costumam fazer uma breve oração e logo seguem rumo ao Bota-Fora. É também onde se estabelece uma dimensão simbólica na qual códigos e práticas que os diferenciam dos não-carroceiros são compartilhadas e atualizadas entre eles.

Não se tratam de ambientes voltados exclusivamente ao trabalho, mas também ao lazer em meio a uma socialidade relativamente circunscrita à favela e composta por pessoas não-carroceiras e outros viventes de espécies diversas. Não creio ser exagero reconhecer como co-participantes da comunidade moral²³ e da própria socialidade carroceira o cavalo Falcão, a égua Pulguenta, a cachorra Pretinha e os diversos gatos, porcos, galinhas e patos que habitam aquele pedaço da favela. Mais afastados dessa comunidade moral, porém, estão outros viventes que também povoam aquele ambiente, tais como os peixes e tartarugas no córrego e os pássaros no ar.

Desde os pedaços da favela onde se reúnem, o circuito é formado por uma grande malha relacional baseada no vínculo e na aliança entre homens carroceiros e cavalos urbanos. A partir desse vínculo trançado ao longo do compartilhamento das condições de habitação e trabalho, eles circulam de carroça entre todos esses pedaços e lugares relevantes, sendo cada um deles lugares mais ou menos favoráveis ao estabelecimento de novos vínculos e novas catiras, multiplicando continuamente as relações. A consideração moral pela égua Pulguenta ou pelo cavalo Falcão, por exemplo, expressam o reconhecimento de seres singulares que possuem um ponto de vista próprio, necessariamente considerado nas atividades conjuntas.

²² Nas palavras do autor, pedaço é "aquele espaço intermediário entre o privado (a casa) e o público, onde se desenvolve uma sociabilidade básica, mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa, significativa e estável que as relações formais e individualizadas impostas pela sociedade" (MAGNANI, 1984: 138)

²³ Comunidade moral em que as relações de proximidade e evitação são constitutivas de coletivos que se opõem fluidamente sem jamais se estabilizarem enquanto grupos fechados. As brigas e relações de evitação não são exclusivamente humanas. Pude observar ao longo de meses (com bastante espanto), por exemplo, o ódio entre os cavalos Periquito e Mazaropi, desenvolvido ao longo da relação entre suas autobiografias. Como em qualquer outro lugar, as desavenças e a desidentificações provocam o rompimento de laços de amizade entre humanos, mas também entre humanos e equinos, o que explica em parte a circulação da posse de cavalos entre os carroceiros.



Imagem 32 – Vista da avenida Dr. Cristiano Guimarães, no trajeto entre a vila São Tomás e o Bota-Fora do Campo Alegre. À frente, o cavalo Mazaropi, conduzido por Azeitona

Um carroceiro? Trinta carroceiros? Dez mil carroceiros?!

Um carroceiro não é autocontido, fixo e nem essencial. Um carroceiro surge de uma possessão recíproca entre cavalo e humano em torno da carroça a partir da qual, juntos, compõem uma nova potência, a potência que Lopes nomeou Potência Centauro ao etnografar os carroceiros do bairro São Geraldo, no extremo leste da capital²⁴ (LOPES, 2013). Não se nasce carroceiro e um carroceiro não precisa seguir o mesmo ofício até o fim da vida. Por mais que entre os cinco carroceiros-anciãos do São Tomás (Checa, Saturnino, Tonhão [já falecidos], Matozinho e seu Joaquim) a tradição tenha sido efetivamente transmitida a vários de seus descendentes (por exemplo, Checa e seus filhos Douguinha e Pachola, Saturnino e seus filhos Carlim e Reginaldo, Tonhão e o filho Diogo, Seu Joaquim e o filho Jarbinhas e o sobrinho Kelzinho), o devir-animal age fundamentalmente por contágio e não necessariamente por hereditariedade. O devir-animal se espalha mais pelo movimento dos carroceiros do que na filiação propriamente dita. É assim que pessoas como Marcinho, sem qualquer parente carroceiro, tornou-se carroceiro ao ser “resgatado” por Checa, que deu a ele uma nova profissão como linha de fuga, isto é, como uma porta de saída entre outras possíveis para se desviar do caminho que até então estava trilhando.

Foi assim também que surgiu, no Conjunto Jardim Felicidade, um curral bastante parecido com aquele do São Tomás, depois que o carroceiro Matozinho decidiu se mudar para lá após ser removido e indenizado no período de confluência entre acontecimentos marcantes no São Tomás, como a morte do Checa e as numerosas remoções dos habitantes da comunidade para a urbanização daquela localidade, fato que provocou a dispersão generalizada de seus moradores. Na nova localidade, porém, a trajetória dos devires-cavalo continua: vizinhos do Matozinho se tornaram carroceiros depois de entrarem em contato com ele e seu modo de vida, contagiados e contagiando novos componentes, sendo que agora o curral do Conjunto Felicidade também se propaga tal como o Curral do São Tomás, não por acaso em frente a um córrego de favela.

Não por acaso por dois motivos: primeiramente, pelo fato de boa parte dos “ribeirinhos” belorizontinos serem também “favelados”, haja vista que boa parte das favelas do município se

²⁴ Para Nian Lopes, a potência centauro vai além da polarização animalidade-humanidade e se manifesta na união (cavalo-humano) que os diferencia enquanto carroceiros. Isto é a composição de um terceiro corpo que, entretanto, não é a antropomorfização do animal e nem a animalização humana. Nas palavras do autor, “*a potência centáurica é o encontro mais profundo e radical entre as duas alteridades que fundam e dão sentido ao universo carroceiro*” (LOPES, 2013: 165).

formaram nas áreas desvalorizadas pelo mercado imobiliário formal e pelo Estado em decorrência da não instalação de infraestrutura urbana nessas regiões pelo poder público, sendo todo o percurso do ribeirão do Onça uma prova disso²⁵, pois praticamente toda a sua margem é composta por ocupação desordenada, fato intensificado na década de 1960 com a instalação do parque industrial de Contagem. Existem inclusive quedas d'água que formam uma verdadeira cachoeira em plena capital, localizada entre os bairros Ribeiro de Abreu e Novo Aarão Reis, na região Norte, bem próximo inclusive do Jardim Felicidade (MANUELZÃO, 2006). O segundo motivo que faz com que a ida de Matozinho para o Jardim Felicidade não seja um “acaso” é o fato de sempre existirem critérios para a escolha de uma nova região para habitar, como a proximidade de amigos e familiares, mas especificamente no caso dos carroceiros, a existência de condições de possibilidade de reprodução do modo de vida, isto é, condições de habitação equina com chão de terra e rotas para pastagem, bem como fonte de água limpa.

Neste e em outros casos, os moradores removidos do São Tomás que receberam indenizações em dinheiro suficientes²⁶ para a compra de uma casa própria, fizeram a compra em bairros pobres ou favelas, onde economizam as despesas obrigatórias da chamada “cidade formal”, como energia elétrica e água encanada, através dos comuns “esquemas de *gato*”.

Exemplos como o da vila Conjunto Felicidade se multiplicam indefinidamente, porque carroceiros são muito mais ‘matilhas’ do que famílias ou grupos estatizados. Onde houver um, deverá haver vários outros ao menos em processo de vir a ser carroceiro. Não se nasce carroceiro, mas se há carroceiros na família, o contágio torna-se um pouco mais provável - pelo simples fato da proximidade, pois o devir-cavalo leva tempo para se proliferar. Ainda assim, pode ser interrompido e reativado, renegado ou exibido, mas de qualquer jeito o devir-cavalo sempre permanece de algum modo, gerando rastros nas trajetórias individuais e coletivas. Partindo do Checa, um dos mais antigos carroceiros, já falecido, pude perceber que sua presença continua extremamente forte na favela do São Tomás como uma notável referência para os atuais viventes. Para muitos, Checa foi a pessoa mais importante a habitar o São Tomás, sendo exemplo de homem

²⁵ Segundo a cartilha do Projeto Manuelzão, com sede na UFMG, o ribeirão (ou córrego) do Onça é o principal curso d'água da bacia de mesmo nome. Ele tem extensão de 36,8km e uma área de 212km² e se estende ao longo dos municípios de Contagem e Belo Horizonte. Ele deságua no Rio das Velhas, fazendo parte da bacia do Rio São Francisco (MANUELZÃO, 2006).

²⁶ Ao menos parcialmente suficientes, dado que em decorrência da desconsideração do direito de posse pelos técnicos da prefeitura a avaliação dos imóveis considera apenas a benfeitoria, subdimensionando consideravelmente o valor pago em relação aos valores praticados no mercado imobiliário formal. Nesses casos, os moradores são obrigados a completar o preço do novo imóvel com suas próprias economias.

para aquela comunidade moral (isto é, referência de honra, caráter e honestidade).

Vinculada à questão do devir, do contágio e da propagação, uma das singularidades marcantes desse modo de vida é o fato de não existir um centro aglutinador que os organize, sendo a "desunião dos carroceiros" uma constante em praticamente todos os trabalhos acadêmicos que os abordaram, desde os mais recentes até os históricos, que descrevem o surgimento desse ofício/modo de vida no período de transição entre o fim do Império e o sistema escravagista e início da generalização do trabalho livre, na República (TERRA, 2007).

Para o historiador Paulo Cruz Terra, o surgimento desse ramo do setor de transportes teve a ver com a profusão de estrangeiros europeus e africanos no Brasil num momento de intensa modificação das relações de trabalho, em que os cocheiros e carroceiros substituíam gradativamente os negros escravizados que atuavam como carregadores, trazendo consigo experiências que influenciaram a organização do transporte carioca, capital do país na época, sendo fundamentalmente homens livres em meio a um Rio de Janeiro habitado por senhores e escravos. Mesmo em meados do século XIX, os cocheiros e carroceiros já eram responsáveis pelo transporte e abastecimento das cidades com água potável, frutas, café, couro, tabaco, farinha de mandioca, materiais de construção ou realizando mudanças. Em quase todos os trabalhos sobre os carroceiros emerge em algum momento a especulação sobre o porquê da “desunião” que persiste a todas as tentativas de organização, sendo que o mais antigo deles afirma que a “falta de concorrência” do setor de transportes monopolizando a substituição dos carregadores/escravos teria causado a *“frouxidão dos laços de categoria, de um baixíssimo nível de consciência de classe”* (MOURA, 1988 *apud* TERRA, 2007).

Uma análise mais aprofundada sobre os rastros da época imperial na configuração atual do modo de vida carroceiro extrapolaria os objetivos deste trabalho, mas devo ressaltar, contudo, que duas das categorias mais utilizadas entre carroceiros de diversas regiões da cidade são “patrão” e “escravo”. Em resumo, são categorias relacionais acionadas circunstancialmente nos contextos de trabalho e tempo livre. Patrão é o freguês, mas também pode ser usado como chamamento de alguma pessoa conhecida e respeitada, mas não tão próxima. O “escravo” é o ajudante em geral, sobretudo se não for pago. Ambas são categorias articuladas ao mercado livre e seu controle interno, especialmente nos contextos de discussão em torno dos preços dos carros. Sendo o trabalho “livre” de padronizações excessivas, os preços praticados por qualquer carroceiro implicam necessariamente nos preços que serão praticados por outros carroceiros da mesma região,

por vezes culminando em acusações e ofensas contra os “barateiros” que, “como escravos”, desvalorizam o próprio trabalho e o trabalho do cavalo.

Quando analisamos a bibliografia existente sobre carroceiros no Brasil é possível perceber a dificuldade em normatizá-los, “organizá-los” e associá-los, enfim (ALMEIDA, 2003; ANDRADE, 2007; CUNHA et al, 2007; LOPES, 2013; REZENDE et al, 2004; SEM AUTOR, 2000; SILVA & Brito, 2006; SOSNISKI, 2013; TERRA, 2007). Disso decorre uma imensa dificuldade em contabilizá-los enquanto indivíduos ou inseri-los em estudos estatísticos com vistas à implementação de projetos de desenvolvimento. Casos emblemáticos nesse sentido são as obras do Vila Viva/PAC Favelas na vila São Tomás e na vila São José, em que os carroceiros foram “descobertos com surpresa” pelos coordenadores técnicos e sociais, o que provocou novos impasses: se após as volumosas remoções forçadas os moradores em geral vão para os apartamentos construídos em prédios destinados ao reassentamento das famílias, para onde iriam os habitantes não humanos da favela, especialmente os cavalos que moravam nos lotes compartilhando as condições de vida e trabalho junto aos carroceiros? Se da perspectiva da habitação carroceira humanos e cavalos são seres que importam, para políticas públicas de modernização e desenvolvimento apenas indivíduos vivos humanos merecem consideração formal em torno da habitação.

Para o bem e para o mal, a contagem de indivíduos humanos é a base da biopolítica: a base do governo das populações e condição de possibilidade de exercício do poder soberano dos estados nacionais modernos. Entretanto, o Estado conta apenas os indivíduos vivos humanos em seus programas de habitação popular, reificando como norma os pares dicotômicos natureza/cultura-sociedade, legal/ilegal e humano/não-humano, dificultando em grande medida a legibilidade dos coletivos carroceiros por parte da administração pública que, em sua retórica liberal, age no sentido de retirar as populações do chamado “estado de natureza” (POOLE, 2004) e integrá-las às normas que regem a cidadania moderna, inserindo-as na “sociedade”.

De um modo ou de outro, a prefeitura estima a existência de 10.000 a 14.000 carroceiros no município de Belo Horizonte (CMBH, 2014; LOPES, 2013) sendo que pouco mais de 4.000 estão efetivamente cadastrados nos programas Carroça Legal e Projeto Carroceiro²⁷.

²⁷ O primeiro constitui a parceria entre a Companhia de Trânsito do Município (BHTRANS) e a Superintendência de Limpeza Urbana (SLU) – enquanto a BHTRANS registra os cavalos, licencia os carroceiros e emplaca as carroças, a SLU recebe os materiais transportados por carroceiros nos Bota Fora (oficialmente, Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes/URPV), e os destina a estações de tratamento e reciclagem. Já o segundo constitui a parceria entre

Mas e se contestarmos os pares de oposição, levando em conta a vida e o mundo? Se o modo de vida carroceiro é visto (pelos grupos que controlam o Estado) como algo que irá se extinguir inexoravelmente em meio aos processos de modernização e consolidação territorial da administração pública, como evitar o etnocídio? Apenas recusando a extinção do modo de vida! Da parte carroceira, a tática é (r)existir estabelecendo vínculos de vizinhança junto aos fregueses de classe média; fazendo reverberar os valores e a ética ecológica entre aqueles que estão situados no interior das comunidades em que habitam; e, sempre que possível, estabelecendo comunicação com os grupos externos ao circuito no qual se emaranham, seja afirmando o desejo de continuarem sendo carroceiros, seja expressando a recusa e o limite frente a projetos que visem a descarroceirização da cidade.

Todos aqueles considerados “outros” pelos grupos que hegemonizam o controle da atuação estatal são construídos, em contraste, como temporalmente afastados da realidade regulada pelo Estado, ainda que estejam geograficamente próximos ou mesmo dentro das regiões consideradas “centrais” econômica, simbólica e culturalmente. Se, por um lado, as tecnologias de poder marginalizam os carroceiros como meros “trabalhadores informais”²⁸, por outro é justamente ao Estado que eles recorrem para impedir que o modo de vida seja criminalizado e proibido. Isso demonstra que o poder de Estado é constituído por margens territoriais que são, de fato, limites fluidos e porosos nos quais o Estado se apresenta ambigualmente como ameaça e como garantia (POOLE, 2004), expandindo ou espremendo o espaço altamente móvel da aplicação daquilo que se considera “justiça”, um conceito igualmente movediço.

a Faculdade de Veterinária da UFMG e a SLU, que leva estagiários de medicina veterinária aos diversos Bota-fora para realizarem a vacinação, o controle parasitológico e o acompanhamento da saúde equina, bem como internações e tratamentos especializados no Campus da UFMG. É sabido que desde o início do avanço progressivo da perspectiva da “causa animal” na administração pública municipal os repasses de verba aos convênios estão sendo reduzidos e por vezes interrompidos, o que implicou o cancelamento da gratuidade nas consultas, que explicarei ao longo do capítulo.

²⁸ Adjetivados, quase sempre, com uma lista interminável de ausências (escolaridade, renda, propriedades, etc.). Como Lopes (2013) o afirma,

Pegar carroça, Largar carroça:

“Se não for na *base* da *catira* a gente aqui não consegue ter nada!”

Às vezes eu acho
 Que todo preto como eu
 Só quer um terreno no mato
 Só seu
 Sem luxo, descalço, nadar num riacho
 Sem fome, pegando as frutas no cacho
 Aí, truta. É o que eu acho!
 Quero também...
 (Racionais MCs – Vida Loka parte 2 [2002])

Outra singularidade do modo de vida carroceiro é a *catira*, que, entretanto, não é prática exclusiva dos carroceiros²⁹, compartilhada também com pessoas imersas em modos de vida vizinhos ao seu, como ciganos e passarinheiros, por exemplo.

A *catira* começa com a oferta de um bem ou serviço relevante para alguma pessoa próxima³⁰ que o esteja procurando. Na sequência, articulam-se intenções, objetivos e coisas. Em resumo, funciona assim: Baianinho precisa de uma carroça porque a sua estragou em decorrência do mau olhar/olho gordo dos vizinhos e colegas carroceiros, mas não tem habilidades para reformá-la. Nesse entremeio ele precisou largar carroça³¹ e procurar um emprego *fichado*³², e assim seu cavalo Gaúcho acabou entrando de férias, obviamente sem perder o trato diário. Como a inveja alheia não havia afetado apenas sua carroça, mas também outras instâncias de sua vida, ele aproveitou a oportunidade para se distanciar um pouco da convivência excessiva na favela num esforço de mudar determinados hábitos: reduzir o consumo de álcool e aumentar a frequência nos cultos da Igreja. A despeito de a *vida de empregado* como zelador de um condomínio de classe alta ter inúmeros inconvenientes, ele precisava mostrar a todos do São Tomás que estava se reerguendo para que em algum momento sua força chegasse aos invejosos e dissolvesse aquele azar que tornava

²⁹ E nem funcionaria se assim o fosse, dado que a relação social é o fim último da *catira* e os carroceiros são, por princípio, extremamente abertos a outros grupos sociais.

³⁰ Uma pessoa próxima não necessariamente do *catireiro* em si, mas sim de alguém próximo a alguma pessoa de sua confiança – em geral, confiança construída com base na própria *catiragem*.

³¹ Largar carroça é uma expressão local para se referir à interrupção – momentânea ou permanente – do ofício de carroceiro. É nessas épocas de “largar carroça” que eles fazem experimentações no mercado de trabalho formal e acumulam outras experiências de trabalho, em geral como serventes de pedreiro, zeladores de condomínios, porteiros, vigilantes ou motoboys. É a antítese de “pegar carroça”, expressão que se refere ao início ou à retomada do ofício de carroceiro.

³² Trabalhar fichado significa ser empregado com carteira assinada, isto é, no regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

sua vida de carroceiro mais difícil.

Depois de receber muito óleo ungido em sua igreja e o passar em si mesmo e no Gaúcho, decidiu que voltaria a pegar carroça. E foi aí que teve a ideia: comprar logo duas carroças! Mesmo tendo apenas um cavalo, seria publicamente um indício de novos projetos: os vizinhos se perguntariam “*estaria ele planejando novos investimentos?*” “*Compraria outro cavalo para colocar um ajudante para trabalhar na segunda carroça, recolhendo parte da renda obtida com os carretos?*” Como o dinheiro é pouco, *entrou na catira*: no combinado, ficou decidido que ambas sairiam a R\$1.500,00, sendo que uma primeira parcela de R\$500,00 seria paga quinze dias depois da entrega da primeira carroça e, partir de então, os mil reais restantes seriam quitados em 10 parcelas semanais de R\$100,00. Eventualmente, ao longo desses cerca de três meses de *catira*, a dívida poderia ter sido reduzida ao introduzir coisas e serviços como pagamento, caso o credor tivesse interesse e consideração. O verbo *catirar* refere-se à intenção de estabelecer uma troca que é muito mais entre as pessoas do que entre as coisas trocadas em si, envolvendo fundamentalmente a palavra e a honra masculina. Como o dinheiro não é considerado um nivelador total entre o valor de uso e valor de troca, a *catira* é também um desafio: “chamar na *catira*”, que é um convite-intimação para o estabelecimento da troca que é essencialmente uma relação social na qual não é de bom tom recusar friamente, e espera-se uma contra-proposta, constituindo aquilo eles chamam de “*breganha*”³³.

A *catira* é uma modalidade de troca não-imediata em que a conta “*fecha sem fechar*” porque ela pressupõe o prolongamento desejável da relação, implicando sempre outras *catiras* no porvir.

³³ Barganhar, negociar.

Fazer carroça

Fazer carroça na vila São Tomás é uma atividade relativamente circunscrita a algumas pessoas que conduzem todo o processo, como Carlim e Douguinha³⁴, mas ao mesmo tempo é um contexto aberto aos que queiram chegar e ficar para cheirar rapé, conversar e ajudar nas etapas da produção. É um momento propício também para fazer novas catiras e atualizar as relações de amizade e evitação que se desdobram na socialidade masculina entre os currais. No que se refere ao processo, é interessante considerar alguns fatores relevantes do fazimento dessa carroça que determinam a sua importância no modo de vida carroceiro, como, por exemplo, tempo e temporalidade, materiais e materialidade, bem como o formal e o informal.

Começando pelo último dos fatores, a relação formal/informal, é preciso ponderar a significativa diferença monetária entre uma carroça fabricada industrialmente, cujo valor, em média, é de R\$3.500,00, e uma carroça de fabrico artesanal, como é o caso desta que me serve de alegoria, em que o preço não ultrapassa os R\$1.000,00 e geralmente é paga na *base* da catira. Ambas as modalidades de fabricação, contudo, atendem a todas as especificidades estipuladas pela Companhia de Trânsito, tais como vigoravam até o ano de 2016. Como já foi dito, a catira é uma modalidade de troca intermediária entre a dádiva e a mercadoria, implicando, por um lado, o dinheiro e a obrigação de quitar a dívida, mas, por outro lado, o compromisso de cumprir a palavra e manter a relação social durante e após o negócio, fixando assim os vínculos de confiança. Uma catira jamais deve ser a única: quando um catireiro vende uma coisa ele parte do pressuposto de que no encontro seguinte, quando voltarem a se falar, vai haver algo para vender, comprar ou trocar de novo.

³⁴ Douguinha é neto e filho de carroceiros, seu irmão Pachola também compartilha a mesma profissão, ambos filhos de um dos carroceiros anciãos, conhecido como Checa, justamente o senhor que deu origem ao atual Curral do São Tomás, conhecido como “Curral do Checa” antes de seu falecimento. Carlim-carroceiro é filho do carroceiro ancião Saturnino, tendo também o irmão Reginaldo, também carroceiro. De todos os ensinamentos dos três carroceiros mais antigos (Checa e Saturnino, já falecidos e Matozinhos, hoje habitante da vila Conjunto Felicidade convertendo, atualmente alguns de seus vizinhos em novos carroceiros).



Imagem 33 – Zé Calango, Douguinha e Carlím-carroceiro reformando uma carroça no lote ao lado do Curral do Carlím. À esquerda, o cachorro Perigoso.

Até mesmo o Estado e o Vila Viva foram incorporados à vida carroceira na medida em que eram acionados pelos técnicos da prefeitura, tanto para trabalharem no transporte dos materiais da demolição quanto exercendo funções de serventes de pedreiro e vigilantes.



Série 5 – Fazer-carroça



Imagem 34 – Carroça feita no curral.



Série 6 - Fluxos de materiais e forças: a trajetória de uma coisa dentro da favela durante o período da intervenção. Habitando a favela na época das demolições, muitos materiais e coisas foram sendo incorporados aos pedaços carroceiros do São Tomás. Nesta série, mostro a porta de metal, em 2011 (duas primeiras fotos), quando a porta com o salmo 91 delimitava um lote antes da demolição das habitações. Na sequência, fotos de 2015 e 2016, já incorporada à vida carroceira como porta da baía da égua Pulguenta, do Babão-carroceiro.



Imagem 35 – Carroceiros na época das demolições, em 2011, trabalhando no transporte de entulhos. Foto cedida por técnicos da empresa licitada pelo Vila Viva, Andrade Valladares.

O curral



Imagem 36 – Baia do Falcão, companheiro de trabalho de Nélio. Na baia também moram as galinhas. Galinhas de outros carroceiros foram treinadas a dormirem e locais separados, como acima do telhado de sua respectiva baia ou em determinadas árvores



Imagem 37 –



Imagem 38 – Seu Lair, o cavalo Pretão e Jair. Ao fundo, Douguinha. Jair faz massagens na cara do cavalo todos os dias pela manhã, uma técnica aprendida com os estagiários do Projeto Carroceiro para estabelecer um primeiro contato afetivo no dia, acalmando-o.



Série 7 – Pachola arriando a Dourada. Pelas manhãs e fins de tardes, é comum que o carroceiro utilize a “raspadeira” para pentear e remover os pelos velhos. Na sequência das fotos, ele coloca a Coalheira (colar) e o arreio³⁵

³⁵ Uma descrição mais pormenorizada das partes da carroça e do arreio foi feita por Lopes (2013: 242, 252).



Imagem 39 – Mondrongo e o cavalo Guarani. Mesmo na chuva, é preciso cortar o picar o capim.



Imagem 40 – Baia do cavalo Cego, do Diogo. Esta e outras baias foram construídas artesanalmente, anos após a construção das baias “provisórias” pelo programa de urbanização.



Imagem 41 – Babão aparando a crina, a calda, as 'mãos' e os 'pés' da Pulguenta.



Imagem 42 – Douguinha saindo com as éguas Gabriela e Samanta; Gabriela, a mais experiente, ajudando a treinar a atenção de Samanta para a carroça



Série 8 – Nélío, Pachola e Dourada. Na primeira foto, Garoto e a carroça depois de a roda se soltar em decorrência de parafusos mal apertados. Pachola avisa ao cavalo e vai buscar ajuda. Ao avistar a mim e ao Nélío ele nos chama e explica o que houve. Na sequência, na segunda foto, Nélío auxiliando o amigo e colega carroceiro. Ele é um dos carroceiros mais requisitados pelos colegas por fazer o esforço de “se dar bem com todo mundo” ao mesmo tempoem que se empenha para cuidar bem dos animais e representar com honestidade o ofício e o modo de vida no qual se sente bem. Nélío foi um dos carroceiros com quem mais me aproximei desde o início da pesquisa, com quem conversei muito sobre temas muito diversos. Foi ele quem me explicitou com maior vivacidade o fato de que a favela é uma construção daquelas próprias pessoas que a habitam, e o quanto isso distingue uma habitação “moderna” de uma “tradicional” (em que cada tijolo é lembrado na casa-síntese de décadas de trabalho árduo e que, contudo, nunca fica pronta).



Série 9 – Babão aparando a crina, a calda, as 'mãos' e os 'pés' da Pulgenta



Série 10 –



Imagem 43 – Carlinhos-vêi e Gaúcho no Curral do Carlim, penteando o cavalo Gaúcho.



Imagem 44 – Carlinhos-vêi, na “nossa rua”, Santo Antônio, entre o curral e a garagem da carroça.



Imagem 45 – Carlinhos-vêi leva Gaúcho até o outro lote "vago" transformado em garagem de carroças e carros após as demolições incompletas do Programa Vila Viva.



Imagem 46 – O Cavalo Gaúcho e sua carroça, pronto para o trabalho.

**Muito além do curral:
cavalos e carroceiros do São Tomás: trabalhadores urbanos**



Imagem 47 –



Imagem 48 – Rotinas de trabalho diário, Nêlio e Falcão recolhendo podas de árvore no bairro Planalto. O trabalho realizado pelo carroceiro envolve a coleta das podas de árvore com a pá e a limpeza da calçada com a vassoura. O contraste entre as casas de classe média onde trabalham e as casas e barracões em lotes de favela onde vivem é atenuado pelo vínculo de trabalho – relativamente informal - estabelecido entre grupos sociais tão segregados. As podas de árvore propriamente ditas são realizadas por jardineiros, um grupo social que estabelece relações de “vizinhança”

com o modo de vida carroceiro. Diversos carroceiros experimentam o trabalho formal em empresas de jardinagem e zeladoria de condomínios, mas em geral conciliam as duas atividades até que abandonam o trabalho formal e retornam à liberdade conquistada pela relação com os cavalos em carroças.



Imagem 49 – Destaque para os instrumentos de trabalho: cordas, pá e vassoura vão em cima da carroça. Como a carroça está cheia, Nelio acompanha o cavalo a pé no trajeto até o Bota-Fora, localizado no bairro vizinho. Acessórios importantes para os carroceiros são visíveis nessa foto: a pochete, onde guardam os celulares e os cartões de visita entregues aos fregueses e a bolsa, onde guardam os documentos da carroça, do cavalos e de si mesmos.



Imagem 50 – Aqui notam-se mais claramente o empenho em se dedicarem ao “certo

pelo certo” como dizem, isto é, seguir os valores que sustentam sua honra e caráter. Nélio tem inúmeras camisetas de cores variadas que ele próprio elaborou como uma espécie de uniforme, onde se localiza o nome pelo qual é conhecido (Nélio carroceiro), os três números de telefone celular (com as operadoras mais comuns, a saber, respectivamente TIM, VIVO e OI). Também é possível notar a placa emitida pela Companhia de Trânsito do Município (BHTRANS)



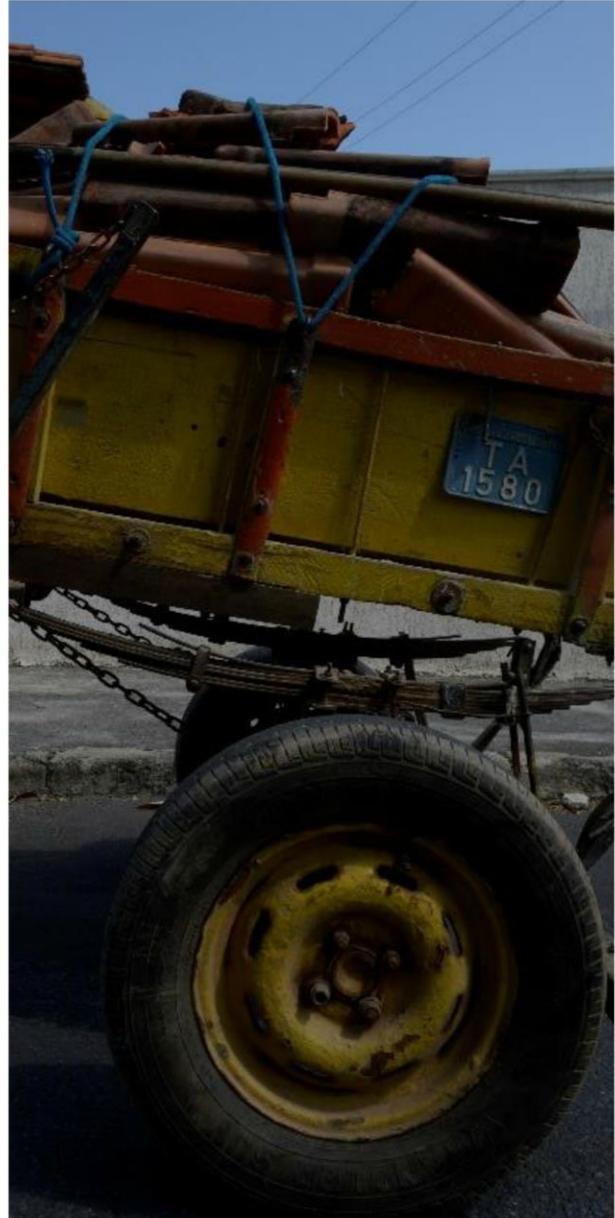
Imagem 51 – Descarregando as podas na área reservada do Bota-fora do Campo Alegre.



Imagem 52 – Como de praxe, após descarregar os cavalos vão ao cocho do Bota-Fora – sempre provido com água limpa para a hidratação dos animais, bebem água e descansam.



Série 11 – Nêlio e Falcão trabalhando no transporte de telhas para reforma.





Cavalgadas

As cavalgadas são festas que mobilizam boa parte dos carroceiros, tornando-se contextos para a reunião entre cavalos e homens de regiões variadas. Podem ser organizadas pelos próprios carroceiros, mas o mais frequente é que sejam organizadas por donos de fazendas localizadas entre as regiões Norte e Venda Nova.

A frequência das cavalgadas aumenta muito nas épocas de eleição, quando candidatos a vereador promovem tais festas como forma de alavancar a própria campanha. Esta, ocorrida no bairro Jardim Felicidade no fim de agosto de 2016 foi uma típica “cavalgada de época de eleição”, promovida por um delegado candidato a vereador, onde um palco foi montado para receber shows de música sertaneja e um “boi no espeto” foi oferecido gratuitamente aos presentes, enquanto barraquinhas vendiam cerveja e cachaça para acompanhar o churrasco com arroz, farofa e vinagrete. Foi um momento de reunião de cavalos, carroceiros e carroças de muitas regiões da cidade.

Ainda que costumem se relacionar mais proximamente com os carroceiros da própria região, existe uma solidariedade compartilhada entre as pessoas carroceiras independentemente da origem. Em comum, elas têm o fato de povoarem a cidade com seus companheiros equinos, propagando os rastros de suas trajetórias individuais e coletivas desde as comunidades onde se estabeleceram até onde chegarem ao longo de seus caminhos de peregrinação.

Fui com alguns carroceiros e lá encontramos vários outros, de localidades diversas. Como éramos todos homens, pagamos R\$10,00 pela entrada, mas mulheres tinham entrada gratuita. Como foi dito acima, o Conjunto Jardim Felicidade traz semelhanças impressionantes com o São Tomás. Ambas as localidades são parte da realidade desigual de Belo Horizonte, que confina grande parcela da população de baixa-renda nas beiras dos rios e córregos da cidade. Tanto o São Tomás quanto o Jardim Felicidade são banhados por rios poluídos, em áreas sujeitas a enchentes, com parcela significativa dos habitantes composta por carroceiros e criadores de porcos.



Série 12 – Devir-cavalo nas crianças

Ao andar de carroça com os carroceiros, uma das experiências mais recorrentes é o impacto da presença do cavalo sobre as crianças. Seja nas ruas, nos bota-foras ou nas cavalgadas, aqueles enormes viventes parecem efetuar a “potência de matilha” (DELEUZE & GUATTARI, 1997: 17) que, por contágio, sugere um mundo inteiro de cavalos que deve existir no lugar de onde veio aquele que foi visto.

Nas três fotos da série 12, tiradas numa “cavalgada de época de eleição” realizada em uma fazenda da região de Venda Nova, em Belo Horizonte, segue-se uma história bastante recorrente: uma criança vê o cavalo, admira-se e é contagiada por uma curiosidade que se expressa ora em pedidos para chegar mais perto para tocar, sentir o pelo e o cheiro do animal, ora num êxtase de gritos quase-contidos e olhares impressionados que não deixam claro se do impacto reverbera uma empatia ou certa repulsa. Arrastadas pelo devir-cavalo, as crianças pedem para subir na carroça ou na charrete: querem saber e experimentar aquilo que os outros corpos humanos estão fazendo na aliança com aqueles corpos cavalos.

O pai da criança pediu ao Richard (aprendiz/ajudante de carroceiro no São Tomás) levasse a filha para uma volta circular na própria fazendinha, afinal, uma outra criança já estava ali, na charrete. Várias voltas se passaram e as crianças queriam continuar indefinidamente na composição do ritmo da charrete.

Nas manchas de bota-fora da Cidade: “Oê sumiu, sô!” - Do São Tomás ao Campo Alegre.

Diferentemente dos pedaços onde os carroceiros e cavalos se reúnem com outras pessoas e outros viventes, os bota-foras espalhados pela cidade podem ser compreendidos através da noção de manchas³⁶, isto é, áreas do espaço urbano dotadas de equipamentos que marcam seus limites e viabilizam uma atividade dominante particular. Nesse sentido, as manchas de bota-fora espalhas pela cidade são equipamentos urbanos da prefeitura administrados pela Superintendência de Limpeza Urbana para recolher os resíduos urbanos que não se enquadram na coleta de lixo convencional, tais como entulho, terra e podas de árvores, bem como pneus, colchões e móveis velhos (PORTAL PBH, s/d). Como tal, o acesso e permanência são vedados a pessoas “estranhas”, isto é, não-carroceiros e não-funcionários, com exceção para os carros particulares que estejam transportando os materiais e coisas recebidos pela instituição. Nestes equipamentos públicos os rejeitos são separados em caçambas por meio de uma rápida triagem, um trabalho realizado conjuntamente por carroceiros e funcionários do bota-fora, e recolhidos por caminhões de empresas terceirizadas com destino ao aterro sanitário de Ravena e também para as Estações de Reciclagem da Prefeitura, em Belo Horizonte. Entre as manchas de bota-fora, trajetos são estabelecidos com base na oferta de trabalho e nas afinidades entre carroceiros e funcionários. Em geral, esses trajetos não excedem 2,5km de distância entre o Curral do São Tomás e os Bota-Foras. Tal como em qualquer instituição pública, regras diferenciadas vão sendo incorporadas na regra geral que regulamenta o funcionamento das URPV, tornando-as mais ou menos agradáveis para cada um dos diferentes estilos de viver a vida carroceira.

Como passei a acompanhar os carroceiros em suas viagens de trabalho, percebi diferenças bastante fortes entre os Bota-Fora. Dentre os três que visitei com maior frequência, o do Campo Alegre é sem dúvidas o mais acolhedor para os carroceiros com quem mais me aproximei no São Tomás, onde a socialidade é fluida e o café quente é compartilhado indistintamente entre os três segmentos mais marcadamente presentes: primeiramente, os funcionários da SLU que administram a unidade e auxiliam os carroceiros na triagem dos diferentes tipos de materiais nas caçambas a

³⁶ Estou sugerindo aqui a existência de “manchas de bota fora” para me referir às Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (URPV) da prefeitura de Belo Horizonte. São dezenas desses equipamentos urbanos espalhados pela cidade com o fim de receberem os materiais transportados sobretudo pelos carroceiros. Na regiões Norte e Pampulha são 10 Bota-Foras, sendo que os mais utilizados pelos carroceiros do São Tomás são Campo Alegre (Bacuraus), Saramenha e Santa Amélia. O conceito de mancha se diferencia do conceito de pedaço principalmente pela predominância de uma atividade específica que restringe o acesso de outros grupos ao local.

eles reservados, em segundo lugar, os carroceiros de diversas localidades que por motivos diversos decidiram trabalhar naquela região e, por último, os caminhoneiros que transportam as caçambas dos bota-foras até o aterro e às estações de reciclagem. Com raras exceções, não há desentendimentos, tornando a convivência extremamente agradável. Sempre chegando com Azeitona, Babão ou Nélio, eu também fui inserido naquele ambiente de trabalho (como pesquisador) e, além da autorização para entrar e permanecer no bota-fora, entre uma viagem e outra nas pausas para o café, passei a conhecer carroceiros de outros bairros e favelas, bem como estagiárias do Projeto Carroceiro (de extensão) da Faculdade de Veterinária da UFMG, os funcionários da URPV e alguns dos caminhoneiros que transportam as caçambas.

Da Faculdade de Veterinária da UFMG aos Bota-Fora: promoção do bem estar animal

É importante destacar que a parceria entre a SLU e a Faculdade de Veterinária da UFMG transformou aquele ambiente repleto de cavalos e carroceiros em um espaço de promoção do bem estar animal e de transferência dos saberes técnicos e científicos aos trabalhadores que lidam diretamente com os cavalos. Nesse sentido, o Projeto de Pesquisa e Extensão da UFMG se insere de maneira fundamental na vida carroceira não apenas por prestar atendimentos ambulatoriais médico veterinários no *campus*, mas também por conduzir o registro e a vacinação dos cavalos gratuitamente nas URPV. A marcação dos cavalos e seu registro na base de dados é feita pelos próprios estagiários e o carroceiro recebe um cartão de vacinas, além do número de registro no Projeto. Embora o Projeto Carroceiro tenha sido fundamental para a promoção da saúde equina e a disseminação de informações técnicas e boas práticas de manejo entre os carroceiros, ele foi completamente ignorado no que se refere à mudança de legislação iniciada em 2011, contraditoriamente aprovada para, em tese, proteger os direitos dos animais enquanto sujeitos. Analiso essas mudanças no capítulo 3 desta dissertação.

De um lado, homens com idades entre 18 e 60 anos, vestidos calças jeans ou bermudas de

tectel e calçados com chinelos, sapatos ou tênis, de boné. Do outro, mulheres que pareciam ter entre 18 e 25 anos, com roupas, sapatos e jalecos brancos, cabelos presos. Ao fundo, o único homem da equipe, motorista do veículo do Ministério da Educação (MEC), aguardava dentro da Kombi responsável pelo transporte das estudantes entre o bota-fora e a Universidade.



AGENDA DE VACINAÇÃO

Segundo semestre de 2015
Das 13h30 às 16h30,
às quintas-feiras

01/05/2015	Venda Nova	URPV RIO BRANCO Av. Augusto dos Anjos, 1983 - B. Piratininga
08/05/2015	Norte	URPV AEROPORTO Av. Washington Luiz, 945 - B. São Bernardo
15/05/2015	Nordeste	URPV GOIÂNIA Rua Elias Miguel Facah, 105 - B. Bolânia
22/05/2015	Barreiro	URPV H. AVIO DE OLIVEIRA Rua Itapetinga, 2 - Conjunto Flávio de Oliveira
29/05/2015	Venda Nova	URPV SÃO JOÃO BATISTA Rua Elze Ribeiro, 340 - B. São João Batista
05/06/2015	Leste	URPV ANDRADAS Av. dos Andradas, 5965 - B. Pompéia
12/06/2015	Pampulha	URPV GARÇAS Rua Renato Faroni, 20 - B. Fritada das Garças
19/06/2015	Oeste	URPV FLORES Rua José Furtado, 45 - B. Betânia
26/06/2015	Norte	URPV JARDIM GUANABARA Av. Hum, 505 - B. Jardim Guanabara
03/07/2015	Pampulha	URPV SÃO JOSÉ Rua Flor da Gália, 200 - B. São José
10/07/2015	Nordeste	URPV SÃO PAULO Av. Cachoeirinha, 35 - B. São Paulo
17/07/2015	Venda Nova	URPV CÉU AZUL Av. Luiz Cantagalli, 52 - B. Céu Azul
24/07/2015	Barreiro	URPV TUNEL DE IBIRITE/LINDEIA Rua Marly Passos, 10 - Conj. Túnel da Ibirite
31/07/2015	Nordeste	URPV ZUMBI Rua Zumbi, 72 - B. São Gabriel
07/08/2015	Pampulha	URPV SANTA ANELLIJA Av. Deputado Aníbal Mourão, 500 - B. Santa AneliJa

ATENÇÃO!

- A vacina contra a raiva deve ser aplicada anualmente.
- Todo animal será coletado nos recabensos número de identificação fixo com nitrogênio líquido.

Informações no Hospital Veterinária da UFMG: 3409-2284.

Atendimento

- Serão distribuídas cédulas para o atendimento, de acordo com a ordem de chegada.
- Traga a carteira verde de vacinação no cavalo.
- Será exigida a documentação do proprietário – carteira de identidade ou outro documento com foto.
- Terá prioridade no atendimento o proprietário que estiver com sua atividade legalizada – carteira emplacada, documento de condutor e licença da atividade.

SLU  **UFMG**

Imagem 53 – Anúncio com as datas de registro e vacinação nos Bota-Fora, por meio do convênio entre a SLU e a Faculdade de Veterinária da UFMG



Série 13 – Estagiárias do Projeto Carroceiro vão aos Bota-Fora realizar a marcação dos cavalos, o registro, a vacinação e a emissão dos cartões de vacina.



Série 14 – O fluxo de materiais continua por muito tempo depois de sair das carroças: das casas para o Bota-Fora e do Bota-Fora para o aterro³⁷ e Estações de Reciclagem³⁸.

³⁷ O “Aterro de Macaúbas”, ou Central de Tratamento de Resíduos (CTR), no distrito de Ravena, em Sabará, recebe atualmente os resíduos sólidos de Belo Horizonte. As imagens acima se referem a este aterro, que substituiu o aterro sanitário de Belo Horizonte em 2007.

³⁸ Belo Horizonte possui duas Estações de Reciclagem de Resíduos da Construção Civil, onde os materiais (em sua maior parte, coletados por carroceiros em todas as regiões da cidade) são transformados em agregados reciclados, que substituem a areia, a brita e outros. Cada Estação possui uma Usina de reciclagem, localizadas nos bairros Bandeirantes, na região Pampulha, e Jardim Filadélfia, na Região Noroeste da capital. Como venho destacado ao longo da dissertação, a prefeitura de Belo Horizonte foi pioneira na década de 1990 ao implementar um Programa de Reciclagem de Resíduos Sólidos, contexto no qual reconheceu os carroceiros como parceiros da Limpeza Urbana e agentes de educação ambiental (institucionalmente, inclusive, por meio do emplacamento das carroças e registro e licenciamento dos carroceiros, bem como pela instalação das Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes (URPV/Bota-Foras). Toda essa junção entre fluxos de materiais e coisas com o devir-cavalo na circulação urbana de carroceiros faz parte da relação intrínseca à vida carroceira, isto é, entre materiais e forças, por onde os carroceiros fazem a si mesmos enquanto fazem-cidade, conquistando no movimento o direito à cidade, (re)produzindo a própria cidade em que habitam.

Do curral do São Tomás à Faculdade de Veterinária da UFMG: atendimento e morte da égua

Na saúde e na doença, carroceiros e cavalos são aliados em devir. Em fins de agosto de 2016, cheguei cedo no curral e fui informado por Nélcio que uma égua estava passando muito mal, com cólicas. Seguindo mais pelos corredores do curral avistei a Boneca, égua do Tipê, deitada no chão em frente à baia, olhando alternadamente para nós e para a própria barriga.

A manhã inteira foi turbulenta, com muitos carroceiros mobilizados para tentar encontrar uma solução. Várias ligações pelo celular e mensagens via whatsapp em busca de alguém que pudesse auxiliar no momento, pois além das cólicas ela estava no estágio final de gravidez. Na “*época do Checa*” ele próprio medicava os cavalos, dispensando veterinários. Dizem até que os cavalos se acalmavam só com a presença dele, grande transmissora de paz. Na ausência do Checa, porém, vários carroceiros davam palpites desencontrados³⁹, o que acabou deixando todos nós irritadiços, e chegamos à conclusão de que o melhor a ser feito seria levá-la à Faculdade de Veterinária da UFMG, aproveitando a existência do Projeto Carroceiro.

Depois dessa decisão, outra saga teve início: conseguir levar a égua grávida e com cólicas até a Universidade. Foram muitos os telefonemas e saídas para conversar com amigos e vizinhos. Uma hora e meia depois, estava tudo certo: o carroceiro Kelzinho possui uma Carrinha e a colocou a nossa disposição, mas não pôde nos emprestar sua Kombi. Tipê, por sua vez, conseguiu o carro CrossFox da irmã, emprestado, e a encaixou na Carrinha.

³⁹ Alguns diziam que deveríamos comprar analgésicos injetáveis na Drogaria Araújo, e na sequência outro carroceiro dizia que o melhor era cansar pedindo a alguma das crianças ou adolescentes que fizessem um passeio pelo curral, para que a cólica diminuísse.



Série 15 – Mutirão para colocar a Boneca na Carrinha e transportá-la até a Faculdade de Veterinária da UFMG.

Chegando à Faculdade, pegamos uma senha na recepção e aguardamos. Os carroceiros rapidamente se entrosaram com o porteiro, com quem conversamos durante os 15 minutos até que fôssemos chamados. No atendimento, diversos registros estavam justapostos: a relação institucional, respeitosa e muito cordial dos médico-veterinários e estagiários em sua ética profissional protocolar se chocava com a ética relacional espontânea dos carroceiros, especialmente

Kelzinho, que nos acompanhava, tentando acalmar Tipê, que estava extremamente apreensivo e nervoso com a possibilidade da morte de sua égua grávida.

Quando fomos chamados, passamos por dentro da ala dos PETs e chegamos até o setor de equinos, onde estavam nos aguardando o cuidador Tião, a professora coordenadora Maristela Palhares e muitos estagiários. Nos reconhecemos e nos cumprimentamos imediatamente, dado que eu já havia feito campo na Faculdade de Veterinária algumas vezes antes de me mudar para a vila São Tomás e estava já a alguns meses sem visitar a instituição. De todo modo, a professora identificou logo que se tratava de um carroceiro da vila que eu estava pesquisando e sinalizou afirmativamente a importância do trabalho.

Formal e cordialmente, a professora disse que *“em caso de cirurgia, ficaria pelo menos em R\$4.000,00 o atendimento”*, afirmação que gerou susto e reação generalizados entre nós. *“Calma! Calma! Vou falar para os senhores quais são as alternativas. Posso conversar com o professor que dá aula amanhã de manhã; ele é muito acessível para essas questões. Se ele topa, faz a cirurgia como parte da aula, junto aos alunos!”*, - o que nos acalmou consideravelmente. *“A outra alternativa é mantermos o cuidado clínico, não-cirúrgico, mas as chances de sobrevivência diminuem muito”*. Tipê, já bastante irritado com toda aquela situação formal-constrangedora, perguntou *“E se eu levar ela embora agora, o que acontece?”* *“Olha, nesse caso, as chances de sobrevivência são pequenas. Eu estimo que seja entre 1 a 3%, porque o caso dela é muito grave. Está sentindo muita dor...”*

Kelzinho, a meu lado, cochichava num misto de revolta e deboche: *“Tá vendo, Ric? Antes era de graça quase tudo aqui. Isso é culpa desses carroceiros aí, que ficam dando entrevista e contam o quanto dá pra ganhar por dia de trabalho com carroça. Todo mundo pensa que a gente tá nadando no dinheiro!”*. Para os carroceiros, em geral, *“tudo é culpa dos carroceiros”* (sempre os outros carroceiros, obviamente), mas tentei dissuadi-lo dessa interpretação *“Não, Kelzim, a culpa não é dos carroceiros. A culpa é dessa gestão da prefeitura, que cancelou o financiamento do Projeto. Eles aqui estão tendo que se virar com o dinheiro da Universidade, mas tá tendo muito corte de verbas...”*. Dra. Maristela percebeu nosso debate e continuou *“Olha, a crise que afeta nosso país atingiu todas as áreas. Aqui atingiu muito também! Quando eu falo para um proprietário de Haras que uma cirurgia pode custar de R\$4.000,00 a R\$12.000,00 eles quase caem pra trás. Mas é assim, não tá fácil!”*. Ela explicou também que antes, quando a prefeitura subsidiava o Projeto, as consultas e as diárias eram gratuitas para os carroceiros, bem como a maior

parte dos medicamentos. Mas, atualmente, o único financiamento excetuado dos cortes se referem às bolsas das estagiárias participantes do Projeto, pagas pela Superintendência de Limpeza Urbana (SLU). Ainda assim, eles estavam fazendo o possível para reduzir os gastos para os carroceiros, que pagam a metade do valor integral da consulta, tabelada em R\$150,00.

O momento mais incômodo do dia foi a saída da consulta, quando já havíamos decidido deixar a Boneca e seu potro internados na clínica, e passamos no guichê da tesouraria: *“Ficou R\$357,00 o valor inicial, sendo R\$75,00 a consulta”*. Tipê, desesperado, iniciou uma tentativa de negociação *“Cê num tem como me dar um descontinho não, moço? Eu pensei que ia ser de graça, porque sou carroceiro e minha égua é registrada no Projeto, tem documento e tudo! Vê se tem como fazer alguma coisa por mim aí? Me ajuda aí!?”*. Seco, o funcionário respondia, monotonamente: *“Senhor, eu só registro o valor. A planilha já chegou aqui preenchida com os valores do soro e dos medicamentos já utilizados, e o sistema já lança tudo!”*. Tipê não podia acreditar: *“Mas que soro caro, hein?”*, e ficou repetindo isso como um mantra, sem saber como se desvencilhar daquela situação desagradável e inesperada, pois todos os remédios e o tal soro deveriam ser pagos pelo próprio carroceiro. Apesar de o projeto isentar os carroceiros da cobrança das diárias, o valor final certamente seria alto. Ele olhava para mim cobrando que fizesse alguma coisa, sem dizer nada, mas não havia absolutamente nada que eu pudesse fazer. Todo o trabalho que tive para desvencilhar a figura de “pesquisador da ufmg” de “estudante de medicina veterinária” parecia ter sido inútil naquele momento.



Imagem 54 – Sala de aula do setor de Equinos, onde Boneca foi atendida e diagnosticada, na Faculdade de Veterinária da UFMG.

Nos dias seguintes, só más notícias vieram. No primeiro, a égua havia falecido, mas haviam salvado o potro. No seguinte, o potro também estava morto. Para piorar, uma dívida de R\$750,00 estava registrada no nome do Tipê em relação ao atendimento médico que, no entanto, não obteve êxito. O desconforto gerado pela situação em decorrência daquela tentativa de salvamento era explícito: o contexto o forçou a pedir um carro e uma carrinha emprestados, e, no fim, perdeu sua égua e recebeu, no lugar, um papel com uma dívida referente ao custo da consulta, do soro, da alimentação e dos medicamentos utilizados na cirurgia.

Isso acarretou certa evitação de Tipê em relação a mim durante algumas semanas, e tanto ele quanto outros carroceiros que haviam passado por situação parecida resmungavam, de vez em quando: *“Todo mundo fala que quer ajudar o carroceiro. Mas que ajuda é essa que a gente perde o animal e eles ganham dinheiro?”*.

Eu acabei ficando numa situação também desconfortável, pois alguns carroceiros voltaram a me associar com a Faculdade de Veterinária, como se eu estudasse lá. Repetidas vezes eu retomava as discussões sobre as disputas em torno da tração animal no município, comentando sobre a força dos ativistas abolicionistas dentro da administração municipal, etc. Expliquei também que a professora, apesar de ser Doutora em Saúde Animal e coordenadora do Projeto Carroceiro

havia quase 20 anos, não havia sido consultada sequer uma vez pelos ativistas ou por quaisquer vereadores envolvidos com as tentativas de proibição/restrição da atividade. Disse inclusive que me contou ter sido procurada por jornais apenas após a publicação da lei, para que ela manifestasse uma opinião mas que, buscando preservar o Projeto, recusou-se a dar entrevistas, visto que nem tomara contato com as leis aprovadas.

Com o tempo, fui percebendo que carroceiros próximos a mim também já haviam contraído dívidas similares no projeto. Mas dívida que não é na “base da catira”, no São Tomás, gera evitação! Nesse sentido, Mondrongo e Véi-carroceiro nutriam sentimentos contraditórios em relação ao Projeto, e só naquele momento consegui compreender o porquê. A dedicação dos professores, funcionários e estagiários era sempre elogiada pelos carroceiros, mas eles sempre diziam não querer voltar. Inicialmente, diziam apenas que não voltavam porque haviam aprendido, ao observar todo o tratamento, a tratarem e medicarem sozinhos. Mas, depois, pude perceber que, além disso, a dívida criava uma repulsa tão grande que alguns hesitavam até mesmo em comparecer nos dias de vacinação nos Bota-Foras, com medo de que cruzassem o registro do cavalo no sistema e identificassem a dívida, o que provocaria insuportável mal-estar, pois nenhum carroceiro aceitaria ser cobrado dessa maneira na frente dos outros.

Termino assim a descrição do modo de vida carroceiro. Em verdade, a cultura carroceira é uma verdadeira ecosofia (GUATTARI, 1990), isto é, uma articulação ético-política que abarca, mais que “pobres cavalos”, cavalos e homens que compartilham o tempo, o trabalho e uma vida coletiva desde as periferias de Belo Horizonte para conquistarem a cidade inteira e, nela, participarem da reprodução urbana dentro daquilo que consideram ser digno, bom e justo. Para Guattari,

As formações políticas e as instâncias executivas parecem totalmente incapazes de apreender essa problemática [da crise ecológica] no conjunto de suas implicações. Apesar de estarem começando a tomar uma consciência parcial dos perigos mais evidentes que ameaçam o meio ambiente natural de nossas sociedades, elas geralmente se contentam em abordar o campo dos danos industriais e, ainda assim, unicamente numa perspectiva tecnocrática, ao passo que só uma articulação ético-política — a que chamo ecosofia — entre os três registros ecológicos (o do meio ambiente, o das relações sociais e o da subjetividade humana) é que poderia esclarecer convenientemente tais questões. (GUATTARI, 1990: 7)

Da articulação ético-política que se emaranha na malha urbana pelo vínculo dos

carroceiros com o córrego e a favela, com os vizinhos dos mais diversos e com suas próprias trajetórias subjetivas, eles propõem um modo de vida a continuar sendo disponível no futuro, e não apenas no passado (como querem os defensores da proibição das carroças). Trata-se de manter na vida carroceira os materiais e coisas que chegam dos carretos sem perderem a autonomia sobre o próprio tempo e sobre o modo de vida para o qual os cavalos não são substituíveis. Eles questionam parcialmente os modos de valoração da metrópole capitalista e fixam a confiança como valor absoluto a orientar as relações entre humanos e entre os homens e os cavalos em meio a temporalidades humanas e não-humanas. Estas últimas, para Guattari, se referem ao “*delineamento ou, se quisermos, o desdobramento de devires animais, vegetais, cósmicos, assim como de devires maquínicos*” (GUATTARI, 1990: 19), e estão vinculadas não ao passado, mas sim ao futuro irreversível das revoluções tecnológicas, que impõem necessariamente problematizações sobre as classes sociais e a alteridade. O modo de vida carroceiro é a forma pela qual essas pessoas produzem a si mesmas e o mundo no qual querem viver com os animais e os seus vizinhos. Esse “mundo” produz subjetivação e singularização em meio a um fundo de similaridade “humana” tornada cada vez mais cinza e homogeneizante nos centros urbanos.

Mas os carroceiros cultivam coisas interessantes, tais como o valor das relações em si mesmas⁴⁰, coexistindo com não-humanos que fazem parte de sua comunidade moral, valorizando os afectos que fazem multiplicidades em devir (DELEUZE & GUATTARI, 1997), nas quais a potência de matilha e de proliferação convém a eles para continuarem existindo juntos, e com essa potência se fortalecem para enfrentar os homens e mulheres de Estado, representantes que são da modernização etnocêntrica perpassada pela colonialidade característica das elites locais.

O próximo e último capítulo trata do conflito entre essas duas perspectivas, a saber: a dos carroceiros, por um lado, com seus fluxos instáveis e improvisações diversas, e a de Estado, pelo outro lado, com suas padronizações, taxas e normas informadas por saberes ditos universais, sendo que entre estes últimos vem se proliferando uma clivagem historicamente situada de que aqueles “pobres” cavalos precisam ser “salvos” e retirados da tutela desses “bárbaros” sem lugar na contemporaneidade.

⁴⁰ Na medida em que coisas são trocadas na base da catira, inclusive, são as relações que se afirmam pelo valor de uso das coisas, e não apenas o simples valor de troca da referida coisa.

CAPÍTULO 3 - CARROCEIROS DO SÃO TOMÁS: ENTRE OS DIREITOS DOS ANIMAIS, O DIREITO À DIFERENÇA E O DIREITO À CIDADE

Os debates contemporâneos em torno da discussão ética sobre as relações entre humanos e animais atualizam uma preocupação histórica relacionada à maneira como os viventes não humanos devem ser tratados pelos homens, problematizando grandes divisões caras ao pensamento moderno ocidental como aquelas entre humanidade e animalidade, a cultura e a natureza e o mundo mental e o material (CARMAN, 2017; FLORIT, 2016; INGOLD, 1995; OST, 1995; PERROTA, 2016; THOMAS, 2010).

Essas questões foram impulsionadas na segunda metade do século passado tendo como estímulo as publicações de teóricos animalistas que renovaram o debate, como Peter Singer, na década de 1970. Ao enunciar a perspectiva da “Libertação Animal” contra o especismo, isto é, o posicionamento de combate à tendência parcial que os humanos teriam em favorecer os membros de nossa própria espécie, mesmo em contextos que demonstrariam o sofrimento causado contra indivíduos animais não-humanos, o filósofo estabeleceu a importância do reconhecimento do interesse dos animais em decorrência do sofrimento sentido por eles. Essa tendência especista, criticada desde então, seria filosoficamente legitimada por uma concepção de mundo antropocêntrica medieval e intensificada na modernidade europeia, exigindo da sociedade contemporânea a sua superação.

Com o objetivo de centrar o humanismo em novas bases, estendendo-o, os *defensores dos direitos dos animais* anseiam por uma nova maneira de normatizar o vínculo entre humanos e animais na qual estes sejam tratados como sujeitos de direitos, e não mais como objetos, isto é, que seja vedado o uso de seres sencientes como cobaias de experimentos científicos, atrações de entretenimento, matérias primas para a produção de alimentos e roupas e também como tração de carroças. As duas vertentes mais conhecidas a disputarem a hegemonia da causa animal são os animalistas *bem-estarmistas* e os animalistas *abolicionistas* (CARMAN, 2017; FLORIT, 2016; PERROTA, 2016.)

Os primeiros, liderados por Peter Singer, inspirados na doutrina utilitarista de Bentham, buscam estender o princípio básico da igualdade entre os humanos para os animais não humanos, constituindo, desse modo, uma postura sensocêntrica ou sencientista (CARMAN, 2017), isto é,

que reconhece nos animais portadores de sistema nervoso central o compartilhamento de uma interioridade e uma materialidade junto aos seres humanos. Já para aqueles automeados *abolicionistas*, seguindo a linha filosófica kantiana do estadunidense Tom Regan, a única possibilidade ética de relação com os animais é sustentada por meio da proibição de todo e qualquer uso que se faça deles a partir de seu valor instrumental, a saber, enquanto *coisas*, postulando o reconhecimento dos animais como sujeitos de uma vida. A *causa animal* é, portanto, um projeto intelectual de reforma política e epistemológica do par conceitual natureza/cultura, ao promover a proteção moral e jurídica contra os sofrimentos que possam vir a ser causados aos animais não-humanos (PERROTA, 2016).

Por outro lado, numa abordagem ecológica holista, mais próxima ao darwinismo, que enfraquece a posição de privilégio da espécie humana no planeta, substituindo a pretensão de excepcionalismo por um caso singular entre outras espécies animais igualmente singulares, a chamada ecologia radical (*deep ecology*) propõe uma tomada de consciência dessa posição menos privilegiada dos homens, reconhecendo a natureza como um sujeito de direito (OST, 1995). Isso traz implicações éticas e políticas sobre a responsabilidade humana sobre o mundo do qual faz parte, pois os homens passam a estar situados em meio a uma gigantesca comunidade biótica organizada e cooperativa, composta por espécies animais e vegetais que se associam junto a elementos abióticos num movimento constante da vida no planeta.

Nesse sentido, partindo do universo mental antropocêntrico moderno herdado da tradição monoteísta judaico-cristã a ecologia radical propõe a “passagem para um universo bio ou ecocentrista” (OST, 1995: 177), onde é preciso recordar que o homem pertence à terra mais do que é seu proprietário, acarretando o imperativo da defesa de comunidades bióticas onde o ser humano é reconhecido como apenas um elemento dentre outros. Desse descentramento da humanidade em relação ao mundo em que vive insurge, como um de seus efeitos, o problema do grau de expansão do círculo de consideração moral, acarretando duas perguntas correlatas: “*em que medida e por quais razões teríamos responsabilidade moral com seres não humanos? Esta responsabilidade inclui os animais e outros seres vivos, como plantas ou unidades de paisagens?*” (FLORIT, 2016: 260).

As diferentes respostas possíveis a estas perguntas-base da ética ambiental se consubstanciaram numa conhecida oposição entre duas correntes ambientalistas: os defensores dos direitos dos animais e os ecologistas radicais, também chamados, respectivamente, de

individualistas e holistas (FLORIT, 2016; OST, 1995). A oposição decorre sobretudo dos princípios e limites da consideração moral para cada uma destas perspectivas ambientais.

Para os animalistas, tanto bem-estaristas como abolicionistas, o critério de atribuição de valor intrínseco é a capacidade de sofrer e sentir prazer percebida nos animais, especialmente nos mamíferos (FLORIT, 2016; PERROTA, 2016; OST, 1995), reconhecendo-os como seres sencientes e, portanto, dignos de consideração e defesa moral e jurídica. Logo, a ênfase é centrada na consideração de indivíduos vivos não-humanos. Já para os ecologistas (holistas) os critérios são mais amplos, como ecossistemas, biomas e espécies, ou seja, totalidades mais ou menos delimitadas que pautam o pensamento preservacionista e a biologia em geral (FLORIT, 2016).

O primeiro documento internacional a postular que todo e qualquer animal seja portador de direitos foi a Declaração Universal dos Direitos Animais, promulgada em 1978 pela Liga Internacional dos Direitos dos Animais (International League for Animal Rights), com sede em Londres, na Inglaterra. A Declaração estabelece uma posição política conciliatória, distinguindo os animais dos humanos, contudo diferenciando-os entre silvestres, domésticos, de trabalho e para alimentação. A carta amplia a noção de sujeito de direito, estendendo-a aos animais e à natureza em si mesma, proclamando que o homem enquanto espécie tem o dever de colocar a sua consciência a serviço dos outros animais, responsabilizando-se por eles, respeitadas as diferenças entre animais de companhia, animais de trabalho e animais silvestres. Ela define como “biocídio” todo ato que implique na morte desnecessária de um animal, isto é, um crime contra a vida, e “genocídio” todo ato que implique a morte de um grande número de animais selvagens, ou seja, um crime contra a espécie. O documento confere aos animais que trabalham, num artigo exclusivo, o direito a jornadas de trabalho que limitem o tempo e a intensidade laborais, bem como a provisão de alimentação adequada e garantia de repouso. Em resumo, o manifesto postula que “*todos os animais nascem iguais perante a vida*” e considera a educação como fundamental para ensinar aos humanos, desde a infância, a “*observar, a compreender, a respeitar e amar os animais*” (ILAR, 1978: 41).

⁴¹ Apesar de o decreto-lei municipal nº 16.431 afirmar que “*foi proclamada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, em 27 de janeiro de 1978, a Declaração Universal dos Direitos dos Animais, da qual o Brasil é signatário*”, essa suposta Declaração não existe. Ao que tudo indica, uma profusão de publicações mencionando a suposta Declaração tem por objetivo tornar “pública” a carta que, na realidade, foi elaborada pela Liga Internacional dos Direitos dos Animais (International League for Animal Rights) uma instituição sediada em Londres, na Inglaterra. A tradução que utilizei como base é a que está disponível no site oficial do Conselho Federal de Medicina Veterinária (CFMV).

Embora a crítica antiespecista retome valores das Sociedades Protetoras dos Animais do mundo Anglo-Saxão, como a *International League for Animal Rights* da década de 1970 (CARMAN, 2017) ou a ainda mais antiga *Sociedade Real pela Supressão da Crueldade aos Animais*, fundada no início do século XIX⁴² (THOMAS, 2010), a emergência da “causa animal” vem produzindo pontos de ressonância em diversas partes da América Latina, transformando-se, localmente, em ações legislativas e jurídicas que proíbem ou, no mínimo, limitam determinadas práticas socioculturais que se utilizam de organismos não-humanos para o trabalho, seja em espetáculos e exposições públicas, seja como matéria-prima de produtos industriais, ou como tração de carroças. Nesse sentido, os grupos que atuam em diversas frentes de defesa dos animais estão teórica e ideologicamente vinculados a um movimento internacional mais amplo cujo marco foi a década de 1970 (PERROTA, 2016).

Na Argentina, um orangotango fêmea foi *libertado* de um zoológico, onde viveu por duas décadas, após ser reconhecido como pessoa jurídica e receber um *habeas corpus* da Justiça, levado posteriormente para um santuário no Brasil (PERROTA, 2016). No Brasil⁴³, dez estados proibiram, recentemente, a presença de animais em circos, ao mesmo tempo em que tramitam projetos no Supremo Tribunal Federal (STF) que visam à proibição do uso de animais em atividades de entretenimento em todo o território nacional, independentemente do valor cultural ou econômico atribuído regionalmente aos eventos, como ficou exemplificado na proibição das Vaquejadas (PERROTA, 2016).

Nesse contexto, existe atualmente, em Belo Horizonte, uma verdadeira cruzada contra o trabalho realizado por cavalos junto aos carroceiros. Não necessariamente contra todos os trabalhos realizados por cavalos, dado que os cavalos que trabalham para o Estado (no Exército brasileiro e nas Polícias Militares) ou para os diversos segmentos do Mercado (seja como cavalos de corrida, como sujeitos da equinoterapia, ou mesmo em haras e fazendas) recebem “carta

⁴² Nas palavras de Keith Thomas, “No início do século XIX, a agitação culminou na fundação, em 1824, da Sociedade (depois Real) pela Supressão da Crueldade contra os Animais e na aprovação (após vários projetos malsucedidos), a contar de 1800, de uma série de Atos do Parlamento: contra a crueldade com os cavalos e o gado (1822), a crueldade com os cães (1839 e 1854) e os açulamentos e a rinha de galo (1835 e 1849). **Em seu discurso de Jubileu, em 1887, a rainha Vitória comentaria que “em meio a outras marcas da difusão do esclarecimento entre meus súditos”, ela notou em particular, e “com sincero prazer, a expansão de sentimentos mais humanos para com os animais inferiores”**” (THOMAS, 2010: 211-212. Os grifos são meus).

⁴³ Os atos de abuso e maus-tratos contra animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos, no Brasil, são crimes previstos no artigo 32 da Lei Federal nº 9.605 de 1998 (Lei de Crimes Ambientais). A lei estadual nº 22.231/2016 estabelece multas de até R\$3.000 como punição em Minas Gerais. Na esfera municipal leis mais específicas penalizam, por exemplo, a produção e o comércio de *foie gras*, desde a sanção da lei municipal nº 11.008/2016 em Belo Horizonte.

branca”, inclusive, no parágrafo 1º do primeiro capítulo da Lei de 2011 que inicia a (des)regulamentação dos carroceiros, como descrevo adiante.

Longe de serem os únicos cavalos trabalhadores urbanos, os cavalos dos carroceiros estão no alvo⁴⁴ dos defensores, e tanto os pressupostos filosóficos e jurídicos quanto as ações efetivamente levadas a cabo nesse entremeio devem ser antropologicamente problematizados, de modo a evitar que a crítica do antropocentrismo desemboque na legitimação de ações classistas e etnocêntricas que desconsideram a heterogeneidade social e a diversidade cultural produzida pelo choque de tradições, hábitos e valores tão diferenciados quanto aqueles de uma metrópole latinoamericana como Belo Horizonte.

Esta cidade foi fundada como promessa da modernização republicana, mas, entretanto, sempre ignorou, por meio da precarização e sistemática periferização, os modos de vida particulares nos quais humanos habitam o mundo, por vezes em coexistência numa mesma comunidade moral junto a animais não-humanos, como explicita o caso dos carroceiros belorizontinos.

Num âmbito mais geral, diversos projetos de lei que ampliam o reconhecimento de direitos dos animais estão aprovados na cidade⁴⁵. Em 2014 foi criada a Coordenadoria Municipal de Defesa de Animais por meio da lei nº 10.764, que designa diversos cargos da administração pública para conduzir ações voltadas à defesa da fauna urbana. Contudo, a mais incisiva dentre as legislações belorizontinas é o Decreto Nº 16.431, de 22 de setembro de 2016, que institui a Política de Proteção e Defesa dos Animais do Município de Belo Horizonte, onde afirma ser um dever da humanidade respeitar todas as espécies da fauna e proteger o meio ambiente em que vive, sendo um fim da

⁴⁴ Estou entendendo “alvo” com o sentido de “target”, vinculado ao conceito de “checkpoint” dado por Pradeep Jeganathan (2004), isto é, parte central e constitutiva da arquitetura epistemológica da modernidade: atua primeiramente na reiteração de uma situação ou prática na qual o Estado passa a atuar de modo a adentrar no meio do contexto - antecipando e monopolizando o entendimento e o exercício da violência. Em segundo lugar, atua na localização de um campo temporal e espacial para o estabelecimento de “margens do Estado”, sempre fluidas, que constituem o “posto de controle”, os documentos de identificação/registo/fiscalização e os sujeitos propriamente ditos. Nesse sentido, um “posto de controle”/checkpoint atua sempre nas bordas dos alvos : os censos, os documentos de identificação para registros e fiscalizações, a delimitação do que pode ou não ser feito e quem irá punir os infratores. Em Belo Horizonte e em outras cidades do Brasil e da América Latina, tanto o alvo quanto os postos de controle agem no sentido de construir uma representação de identidade social subalternizada sobre os carroceiros de modo a fazer com que a subjetivação enquanto carroceiro seja revertida automaticamente em sujeição do modo de vida carroceiro, entendido como algo que se extinguirá inexoravelmente e produzindo, por contraste, organizações da sociedade civil, do mercado e do Estado como benfeitores da descarroceirização.

⁴⁵ Uma das iniciativas mais antigas de mobilização da causa animal em Belo Horizonte é a Liga de Prevenção da Crueldade contra o Animal, fundada em 1983, claramente inspirada na Sociedade homônima fundada no Império Britânico em 1824 como marco civilizatório de uma preocupação moral ampliada de modo a compreender outras espécies, além da humana.

legislação

contribuir para a **evolução sociocultural** da população de acordo com valores fundamentais éticos e socioambientais, **imperativos do Estado pós-moderno**, uma vez que o desenvolvimento tecnológico e o surgimento das megalópoles vêm gerando impactos capazes de alterar a qualidade de vida da população humana e a sobrevivência das espécies. (Trecho do decreto-lei nº16.431/2016. Os grifos são meus)

No que se refere aos carroceiros, as leis municipais nº 10.119/2011 e nº 16.270/2016 substituíram a norma que regia a circulação de carroças no município desde o ano 2000⁴⁶, e sob a égide da nomenclatura indicativa da modernização ecológica, a saber, que define a “Política Municipal de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal”, impõem uma lista com nada menos que 27 incisos restritivos à atividade, onde se interdita o uso das ferraduras de borracha⁴⁷ e se estabelecem restrições que beiram o absurdo, como a proibição de “*sodomizar ou empalar o animal com quaisquer objetos, bem como amarrar sua língua*” (Inciso XXIII do artigo 15 da lei Nº 16.270).

A lei prevê ainda ações voltadas a promover “nova inserção profissional” e “inclusão social e produtiva dos trabalhadores”, tomando como pressuposta uma descarroceirização inexorável que faz ecoar as políticas etnocidas que historicamente legitimaram imposições civilizatórias aos indígenas das Américas. De uma perspectiva civilizacional e humanista, é como se eles fossem desaparecer, cedo ou tarde, assim como esperava-se que acontecesse com os índios e as tradições africanas.

O pressuposto evolucionista da política pública considera os carroceiros como anacrônicos na realidade urbana contemporânea e confere aos detentores dos mecanismos de produção da legalidade e instituição da ilegalidade o poder de definir como aquelas vidas humanas e não-humanas devem ser vividas. Nesse sentido, trata-se de uma questão de exercício do poder e de

⁴⁶ Quando a circulação era normatizada pela lei nº10.293/2000. Aquela legislação previa o registro, a vistoria, o emplacamento e licenciamento das carroças (Veículos de Tração Animal/VTA) por parte da BHTRANS, a vacinação e controle sanitário por parte da Secretaria Municipal de Saúde e a fiscalização da deposição dos materiais por parte da Superintendência de Limpeza Urbana. Todos os procedimentos de licenciamento e cadastro eram gratuitos, isto é, sem ônus para os carroceiros. Como menciono em outros trechos desta dissertação, em 1993 a SLU inicia o trabalho de aproximação com os carroceiros, instaurando em 1997 os dois programas-convênios relativos aos carroceiros: 1) “Programa de Correção Ambiental e Reciclagem com os Carroceiros”, convênio entre a SLU e a BHTRANS, e 2) “Projeto Carroceiro”, convênio entre a SLU e a Faculdade de Veterinária da UFMG (ALMEIDA, 2003; REZENDE et al, 2004).

⁴⁷ A legislação prevê a substituição das ferraduras de borracha por “*ferraduras metálicas antiderrapantes, com pinos de tungstênio, nos membros posteriores e anteriores*”. Esse ponto provoca forte consenso entre os carroceiros sobre a posição de que tal medida foi criada justamente para impossibilitar sua adequação, considerada inaplicável entre os carroceiros. Como disseram em diversas entrevistas e audiências públicas, as ferraduras metálicas são antiderrapantes nas vias de terra, sendo inapropriadas ao solo urbano e ao relevo montanhoso de Belo Horizonte.

biopolítica. Questão de governamentalidade (FOUCAULT, 1979) de uma população submetida à soberania de um governo que suplanta o direito dos outros de governarem a si mesmos e aqueles pelos quais são responsáveis - como os filhos e os animais - por uma norma que emerge a partir daqueles que se apresentam como os representantes do bem comum e da sociedade humana.

Essa suposta linha do tempo *da humanidade*, que colocaria os carroceiros em uma era pré-industrial e pré-moderna dá o tom de diversos dispositivos de controle populacional operacionalizados a partir de premissas da modernização desenvolvimentista. Por meio da negação da coetaneidade (FABIAN, 2013), a saber, por meio de uma sistemática objetificação do outro como se ele não fosse alguém contemporâneo e simultâneo, isto é, participante do nosso tempo e do nosso mundo, um efeito de distanciamento no tempo legitima uma representação na qual os carroceiros estariam “atrasados” na civilização e, paralelamente, justifica atos de violência contra os trabalhadores ao impor a eles o estabelecimento de relações meramente instrumentais por meio da mecanização do trabalho e da redução do modo de vida a um simples nicho do mercado de transportes.

Sobre o movimento ético de expansão dos direitos universais, Rita Laura Segato pondera a necessidade de consideração da diversidade de comunidades morais que coabitam os territórios dos Estados-nacionais. Nesse sentido, características econômicas, sociais e culturais de uma comunidade moral devem ser reconhecidas e consideradas, sobretudo em situações de conflito entre moralidades divergentes, para que as transformações de alguns costumes, caso sejam inevitáveis, preservem, contudo, o “contexto de continuidade cultural” (SEGATO, 2006: 210), especialmente para garantir a convivência de costumes diferentes ao reconhecer a presença da alteridade, que se manifesta na experiência e nas declarações de insatisfação com relação aos padrões morais compartilhados por grupos hegemônicos da sociedade nacional.

Longe de terem surgido do nada, as atuais legislações tiveram um trajeto peculiar de gestação e implementação. Em verdade, elas consolidaram a substituição de uma abordagem sobre os carroceiros e a tração animal por uma outra, modernizadora e etnocêntrica, que ignora em tudo a alteridade dos carroceiros. É com o objetivo de apresentar o desmonte da regulação existente e sua redução a um mero “vazio legislativo” que descrevo, nas páginas seguintes, a ascensão da perspectiva animalista na legislação municipal.

Trata-se de, etnograficamente, descrever o lugar onde as margens delimitam o Estado, isto é, ali mesmo onde se diz haver “ausência estatal” pode ser entendido como o lugar das condições

de possibilidade de existência do Estado em suas tecnologias de poder privativas, por onde se operacionalizam as pedagogias de conversão dirigidas a transformar “sujeitos ingovernáveis” em sujeitos legais do Estado (DAS & POOLE, 2003), sempre a partir de práticas escritas – o que faz ressoar, aqui, tanto as políticas de urbanização de favelas⁴⁸ que acabam por solapar a heterogeneidade sociocultural dos habitantes, quanto a política de deturpação e reconfiguração do modo de vida e trabalho dos carroceiros como meros “condutores de veículos de tração animal”.

Trata-se também de problematizar o poder soberano exercido pelo Estado para afetar não apenas os territórios, mas também os corpos (humanos e equinos), sugerindo que a produção de corpos biopolíticos é a própria atividade originária do referido poder soberano, ao classificar as pessoas em “população beneficiada” ou “trabalhadores condutores de veículos de tração animal”, por exemplo, pautadas por disciplinas que colonizam as leis e reificam essas categorias (DAS & POOLE, 2003) nos deslizamentos entre legal/ilegal, privado/público e centro/periferia.

⁴⁸ Luana Motta (2013) afirma que o Vila Viva provoca uma desvinculação entre a casa e seus sentidos, nos momentos de remoção e avaliação da indenização, deslocando-os de sujeitos políticos para o lugar de “público-alvo”, com base em discursos técnico-científicos que associam aos moradores a imagens de carência informacional, ignorância e irracionalidade. Com efeito, são anuladas as formas autônomas de agir e pensar, quando são tratados como “beneficiários” numa dinâmica de controle biopolítico que, tal como comentado por Norma Valencio, promove um verdadeiro extermínio social homeopático nas políticas autoritárias como o Vila Viva, onde não há espaço para a alteridade, somente para remoções e reassentamentos generalizados, ainda que ao custo da morte social de determinados grupos.

O *outro* que é humano, mas é pobre, e o *outro*, que de tão *outro*, não é humano:

Considerações econômico-sociais sobre a tutela de equinos no ambiente urbano e o modo de vida carroceiro.

Em antropologia, etnografias clássicas como Os Nuer tematizam a coexistência de humanos e não-humanos em uma mesma comunidade moral (EVANS-PRITCHARD, 1990; 2011) sendo fundamentais na organização social e política, na instauração de guerras e na resolução de conflitos no âmbito das sociedades sem Estado.

Em outros contextos, na abordagem típica de estudos antropológicos sobre povos modernos, convenciou-se situar os animais no lugar de reserva inesgotável de conteúdo simbólico (GEERTZ, 2008 LEACH, 1983; THOMAS, 2010), importando apenas metaforicamente para o vínculo entre os homens. Nestas abordagens, organismos de outras espécies serviriam apenas como analogia ou como comparação para as relações entre os humanos, tais como as *brigas de galo* representando disputas relativamente ocultas entre pessoas que não poderiam expressá-las diretamente. Ou foram reconhecidos entre categorias de insulto verbal permeadas em nossa linguagem para advertir ou conter a violação de moralidades (LEACH, 1983), como acusar uma pessoa de ser “porca”, “vaca”, “galinha” ou “burra” de modo a deslocá-la para uma posição limite, com o objetivo de, ao equiparar certos humanos com animais de outras espécies, em geral parcialmente domesticados, fazê-las esbarrarem nas convenções que demarcam a cultura da natureza, as práticas socialmente aceitas e aquelas tidas como *tabu*, de modo a afetar tanto o sujeito acusado quanto àqueles observadores e ouvintes. Essas abordagens têm como corolário a retirada dos animais físicos do espectro das relações que importam, ignorando tanto a materialidade quanto a afetividade/interioridade das/nas relações humanos-animais.

Desde a década de 1990, porém, diversos trabalhos passaram a destacar a importância dos animais em diferentes povos, entre os quais destacam-se, na revisão bibliográfica realizada por Danielle Dinovelli-Lang (2013) autores como Anna Tsing, Bruno Latour, Donna Haraway, Eduardo Kohn, Eduardo Viveiros de Castro, Paul Nadasdy, Philippe Descola, Rane Willersley e Tim Ingold. Como se pode imaginar, são abordagens bastante variadas, mas que entretanto buscam dar respostas e novas problematizações sobre as questões postas pelo pós-colonialismo e o pós-humanismo, a saber, descentrar o homem sem recair no etnocentrismo, considerando a relatividade da divisão natureza/cultura e recolocando a questão da ontologia (naturalista/moderna) como

“ontologias” diversas, tais como as amazônicas, onde a discussão sobre o reconhecimento dos animais não humanos é recolocada para o reconhecimento da diferença irreduzível entre coletivos humanos-animais. Dessas reflexões surgiram abordagens como a do perspectivismo e o multinaturalismo na América Indígena (VIVEIROS DE CASTRO, 2002), o Manifesto das Espécies Companheiras (HARAWAY, 2003), e a Percepção do Ambiente (INGOLD, 2000), dentre outras.

Na sequência, muitos pesquisadores passaram a refletir sobre a coexistência interespecífica nos centros urbanos (DA SILVEIRA, 2015; LOPES, 2013; CARMAN, 2017). María Carman, por exemplo, realizou uma profunda revisão bibliográfica das diversas correntes ambientais, passando pelos debates críticos em torno da América Latina e o chamado “giro biocêntrico” refletido na promulgação de Constituições como as do Ecuador e da Bolívia, que reconhecem direitos à Pachamama, culminando no estudo etnográfico dos grupos contra a tração animal na cidade de Buenos Aires a partir da hipótese de que *“existe una afinidad entre ciertos argumentos que defienden la atribución de derechos a los animales, y los argumentos de quienes niegan el universo cultural de los sectores más relegados de la sociedad”* (CARMAN, 2017: 100), afinidade esta que culmina na humanização dos cavalos simultaneamente à biologização dos humanos pobres, os quais não teriam as qualidades humanas desejáveis, caracterizando uma nova forma de estigmatização desse setor urbano. Voltarei a isso.

Em outro contexto, mas num debate bastante relevante para a discussão das relações entre Poder, Estado e Ambiente, Laura Nader apontava, em 1972, a possibilidade de estudarmos, em Antropologia, os setores situados hierarquicamente acima do pesquisador, inclusive as elites econômicas e políticas, tendo em vista a urgência de considerarmos as questões de poder em meio às relações etnografadas, contribuindo assim para colocar questões novas ao debate sobre educação e cidadania. Em relação aos defensores da causa animal, um grupo de pressão mais empoderado, não busquei realizar qualquer entrevista ou encontro proposital, dado que a autoprodução de materiais de campanhas de internet, cartilhas escolares infantis e videodocumentários por eles próprios, bem como a ativa participação em audiências públicas, entrevistas em rádio e TV, além de palestras acadêmicas, me proveu de um amplo acervo material e imaterial público para observação e análise.

Nessa conjuntura, meu trabalho me aproximou, sempre tangencialmente, das discussões em torno da *causa animal* no município, principalmente aquelas promovidas pelo grupo de

defensores auto-nomeado Movimento Mineiro pelos Direitos Animais. Ainda que não fosse meu objetivo um estudo minucioso dos discursos e práticas dos ativistas da causa animal, não pude desconsiderar o fato de que tais discussões forjaram um agressivo antagonismo que opôs setores do mercado, da sociedade civil e do Estado à continuidade da tração animal em Belo Horizonte, instaurando assim um conflito ambiental urbano que emergiu a partir do conflito de valoração moral (FLORIT, 2016) sobre os cavalos que trabalham⁴⁹.

Ainda assim, mesmo sem a intenção de uma aproximação pessoal e direta, no espaço público da cidade acabei entrando em contato – e certo atrito – com ativistas que militam pela extinção do modo de vida carroceiro. Tenho consciência de que todos esses “nativos” podem ler este trabalho (ativistas, carroceiros letrados e seus filhos, funcionários públicos, etc), e a implicação ética em relação a cada um é idêntica: a responsabilidade de produzir um trabalho que esbarra na desigualdade e na sutil violência dos *defensores* contra os carroceiros me obriga a posicionar-me de modo a considerar, em certo aspecto, o ponto de vista de cada um dos cavalos e de cada um dos carroceiros com os quais realizei a pesquisa. Esta investigação não é inocente e nem neutra, mas sim objetiva e localizada (Haraway, 2009).

Com isso, passei a vasculhar toda a legislação relativa à política de regulação dos resíduos sólidos urbanos de Belo Horizonte (que desembocou, como vimos no capítulo 1, na parceria junto aos carroceiros na década de 1990). Percebi, então, que uma série de mudanças legislativas em torno da relação homens-animais estava em pauta. A partir da criação da Coordenadoria de Defesa dos Animais, em 2014, e da Comissão Especial de Proteção e Defesa dos Animais da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, alguns projetos de lei começaram a ganhar força, como a proposta de substituição do uso da tração animal por veículos motorizados.

Tive então a oportunidade de acompanhar⁵⁰ a audiência pública realizada na Câmara

⁴⁹ Para Luciano Florit (2016), os conflitos ambientais no Brasil se concentram sobretudo em disputas em torno de áreas rurais dominadas pelo agronegócio, pela mineração e pela produção de energia hidrelétrica, sendo comum que as concepções dos empreendedores e das comunidades locais sobre as lógicas de uso da natureza entrem em atrito, dado que os modos de vida locais estão intimamente ligados a valorações singulares da natureza. Já o quarto tipo de conflito, tipicamente urbano, teria como característica a segregação espacial que obriga vastas populações a viver e trabalhar em condições perigosas ou indignas, sem saneamento básico nem equipamentos urbanos, sendo, portanto, desproporcionalmente expostas a riscos de poluição e desastres ditos “naturais” em comparação aos outros segmentos urbanos.

⁵⁰ Embora eu já estivesse atento à polêmica em torno da tração animal, acompanhei toda a discussão como a maior parte dos carroceiros: via jornais impressos e televisionados. Distraidamente vi interlocutores meus na favela, como o Babão, dando entrevistas na televisão em repúdio às tentativas de proibição. Naquele momento eu ainda me focava quase exclusivamente nas questões de habitação urbana, apesar de me ver cada vez mais próximo aos carroceiros e seus cavalos. A partir desse acontecimento, porém, passei a refletir mais detidamente sobre as formas de habitação do

Municipal em 14 de dezembro de 2014 para anunciar a retirada de tramitação do projeto de lei nº **832/2013**, que pretendia “*cria[r] o programa BH de bem com os animais e redução gradativa do número de veículos de tração animal*” (CMBH, 2013). Esse projeto de lei virou notícia entre os carroceiros, colocando-os em alvoroço, culminando em uma grande manifestação de rua mobilizada em outubro de 2014 contra o projeto (E.M, 2014; G1, 2014; HOJE EM DIA, 2014; O TEMPO, 2014). Se a lei fosse aprovada tal como proposta, o município teria um prazo adaptativo de oito anos para que a circulação das carroças (Veículos de Tração Animal - VTAs) estivesse totalmente proibida. Na justificativa da proposição de lei estava escrito:

O respeito ao trabalho e o cuidados (sic) com os animais na cidade. A **sociedade está amadurecida para fazer a substituição** necessária nos próximos anos desta atividade.

Que se faça este caminho com o indispensável zelo e atenção. Que esta nova trilha seja focado (sic) numa **transição serena e firme** e que e permite (sic) dignidade para as famílias, propiciando capacitação, renda e trabalho.

Cuidar da natureza é também um estágio essencial da evolução da civilização. Já temos tecnologia suficiente para fazer esta passagem neste modo do de produzir (sic). (CMBH, 2013. Os grifos são meus)

Tal argumentação tentava justificar a proibição das carroças a partir da construção de uma representação dos carroceiros como fora de época, atrasados em relação à evolução da civilização por, supostamente, não cuidarem da “natureza” e, em tese, maltrataram os animais. Contudo, cedendo à má repercussão da proposta no debate público, e considerando principalmente os protestos realizados pelos carroceiros no dia 22/10/2014 para manifestarem o desacordo em relação às medidas propostas, uma audiência pública foi convocada para o dia 14/12/2014 para comunicar aos carroceiros a retirada do projeto de lei de tramitação, tranquilizando-os temporariamente.

A audiência ocorreu no contexto de forte mobilização dos carroceiros do município diante dos boatos relativos ao projeto de lei, que visava substituir gradualmente a tração animal por veículos motorizados. Naquela conjuntura, ainda que os ativistas defensores dos direitos dos animais de viés abolicionista estivessem já em estado avançado de inserção na máquina do Estado, os trabalhadores humanos e equinos conseguiram conquistar ampla visibilidade no debate público e pontuar a discordância frente à representação construída pelos ativistas dos carroceiros como

mundo desde as favelas. A audiência pública está disponível *online*, o que me possibilitou acompanhar “em casa” os acontecimentos sobre os quais os carroceiros do São Tomás se inquietavam, especialmente nas rodas de rapé.

carrascos cruéis.

Durante a polêmica constituída e processada antes e depois da audiência, eles foram objeto de uma série de reportagens de jornais e emissoras de televisão que registraram a angústia e a revolta de milhares de carroceiros representados pelas centenas de carroças enfileiradas, como ato de protesto, ao longo de avenidas e praças importantes do centro da cidade, seguindo juntas o trajeto rumo à Câmara Municipal de Belo Horizonte, onde defenderam a posição ético-política de que o trabalho com carroças não retira a dignidade dos cavalos e nem tampouco a dignidade dos homens. Muito pelo contrário, afirmaram ser a própria aliança entre homens e cavalos numa mesma comunidade moral de trabalhadores o que dá sentido e legitimidade a essa tradição que constitui a cultura carroceira há mais de um século no município, isto é, desde sua fundação. Em outras palavras, eles lutaram para garantir a continuidade possível de um modo de vida que consideram justo, honesto e livre, a saber, pelo direito de ser carroceiros e, por meio deste modo de vida, terem uma vida urbana.



Imagem 55 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH".

Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 56 – Jornal Hoje em Dia, "Carroceiros vão às ruas de BH contra projeto que proíbe tração animal"

Fonte: <http://www.hojeemdia.com.br/horizontes/carroceiros-v-o-as-ruas-de-bh-contra-projeto-que-proibe-trac-o-animal-1.276947> consultado em 13/11/2014



Imagem 57 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH".

Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contraprojeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 58 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH".

Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contraprojeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 59 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH".

Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 60 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH". Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 61 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH". Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 62 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH". Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 63 Jornal Estado de Minas (EM). Carroceiros fazem protesto no Centro de Belo Horizonte.

Fonte: http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/10/22/interna_gerais,582076/carroceiros-fazem-protesto-em-direcao-ao-centro-de-bh.shtml consultado em 13/11/2014



Imagem 64 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH".

Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Imagem 65 – Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH".

Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014



Figura 66 Jornal O Tempo, "Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH".

Fonte: <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014

Embora a reunião houvesse sido agendada com o objetivo de anunciar a retirada de tramitação do projeto de lei nº 832/2013, que implementaria a substituição gradativa dos cavalos por veículos motorizados denominados “cavalos de lata”, os carroceiros foram expostos a um ritual cívico que em tudo sugeria, implicitamente, diversos crimes que, em tese, eram cometidos de maneira recorrente por *condutores de veículos de tração animal*. Ali, o momento era acionado discursivamente ao longo das falas dos representantes de organizações de Direitos dos Animais e da recém-criada Coordenadoria de Defesa dos Animais do Município como um marco histórico para a construção de parcerias futuras, com elogios efusivos em torno da mecanização do trabalho.

A audiência pública era projetada como uma representação teatral do poder do Estado moderno, ritualmente encenada diante do público previamente delimitado em função do tema a ser debatido (LEITE LOPES et al, 2006), sobre o qual esperava-se uma solução que contemplasse o “bem comum”. Em contraste com os três poderes da república e a chama “sociedade civil organizada”, representados na mesa, uma plateia repleta de carroceiros assistia às infundáveis apresentações e agradecimentos, enquanto eram formalmente representados por um único carroceiro, membro de uma entidade criada para aquele fim, a saber, a Associação dos Condutores de Veículos de Tração Animal, que em tudo destoava dos outros participantes à mesa. As falas seguiram o protocolo do cerimonial: primeiramente os vereadores “da casa”, depois o deputado estadual, na sequência as autoridades do município e, por fim, a abertura da palavra aos presentes na plateia.

O Estado era representado por políticos, juristas e autoridades municipais e estaduais. No centro da mesa “da casa” o vereador Sérgio Fernando Pinho Tavares (PV) presidia a sessão, enquanto, à sua direita, sentavam-se os vereadores Adriano Ventura (PT) – autor do projeto de lei – e Gilson Reis (PCdoB) – biólogo e sensível à causa do direito ao trabalho dos carroceiros. À sua direita, o vereador Vilmo Gomes (PTdoB) dizia ter “abraçado” a causa dos carroceiros por acaso, após o protesto de outubro daquele ano, quando os trabalhadores foram recepcionados por um de seus assessores na Câmara, lugar-destino do protesto.

Ao redor dos vereadores e do deputado estadual Wander Borges (PSB), diversas autoridades do município e organizações de direitos dos animais tomaram seus lugares à mesa, representando a Vice prefeitura e a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, a Gerência do Centro de Controle de Zoonoses, a Secretaria Municipal de Saúde, a Superintendência de Ação Regional da Companhia de Trânsito do Município (BHTRANS), a Gerência de Normatização e

Monitoramento da Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana, a Defensoria Pública especializada em Direitos Humanos, o Comando do Primeiro Pelotão da Polícia Militar de Minas Gerais/Companhia de Polícia do Meio Ambiente, Comando Geral do Corpo de Bombeiros do Estado de Minas Gerais, a Coordenação de Erradicação e Combate ao Trabalho Infantil e Proteção ao Adolescente Trabalhador do Ministério do Trabalho e Emprego, a presidência da Comissão de Direitos dos Animais da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) seção Minas Gerais e o Movimento Mineiro pelos Direitos Animais.

Entretanto, que bem comum poderia ser buscado naquele contexto se a estruturação mesma da Audiência Pública elevava a suspeição contra os trabalhadores como pressuposto e, a despeito de tratar-se de um tema polêmico e complexo, apenas uma pessoa carroceira ter tido efetivamente lugar de fala na mesa para representar os milhares de carroceiros do município? Sobre essa questão, é no mínimo curioso que nem mesmo os funcionários, estagiários e professores da Faculdade de Veterinária da UFMG tenham sido convidados para a audiência pública (como também não o foram para qualquer discussão relativa aos projetos de lei).

Nesse sentido, em conversas com a estagiária Ana Paula, o cuidador Tião e a Coordenadora Prof^a Dr^a Maristela Palhares⁵¹, o que pude notar foi uma sólida experiência de pesquisa e extensão sobre a saúde dos cavalos urbanos e o trabalho dos carroceiros, construída com base na dedicação profunda primeiramente com os cavalos, mas também com os carroceiros, de quem aprenderam a entender e a gostar, apesar de todas as diferenças e a desigualdade. Eles destacam inclusive a modificação de hábitos e práticas dos carroceiros em função da existência do Projeto, especialmente após serem superadas as grandes dificuldades iniciais da interação entre eles e os carroceiros. A empatia, sintonia e a colaboração foram se tornando cada vez maiores na medida em que o Projeto se desenvolvia.

Como exemplo, disseram ter enfrentado o desafio inicial de desmistificar práticas tradicionais dos trabalhadores e ensinar, aos poucos, métodos modernos de cuidado com a saúde animal e técnicas de adestramento. Com o tempo, substituíram compressas por medicamentos alopáticos e passaram a reconhecer a importância do atendimento médico-veterinário, sempre difundindo nas suas comunidades de origem os conhecimentos incorporados através dessa interação. São muitos os casos de adaptações recíprocas contadas tanto por membros do Projeto

⁵¹ Todos do Projeto Carroceiro, da Faculdade de Veterinária da UFMG, em parceria com a SLU, inaugurado em 1997.

quanto pelos carroceiros. Para a professora coordenadora, a relação dos carroceiros com os cavalos chega a um nível de proximidade que ela ou qualquer outro profissional das ciências jamais alcançaria, pois convivem por muitas horas diariamente, compartilhando muitos desafios. Ao longo de 20 anos de Projeto de Pesquisa e Extensão com cavalos e carroceiros, as equipes atenderam muitas pessoas em estado de total desespero, em prantos, como se aquele vivente com risco de morrer fosse o ente mais querido da vida daqueles carroceiros. Mas essas são outras histórias...

O que cabe reter aqui são dois fatos: o primeiro, da existência prévia de uma política de atendimento e regulamentação da atividade carroceira no município, anterior ao ano de 2011, contradizendo a auto-representação dos ativistas da causa animal no município enquanto protagonistas de um marco histórico-regulatório (apesar de serem, de fato, os redatores das leis mais recentes, como se verá a seguir); o segundo fato: que desde a emergência da “perspectiva animal” na administração pública municipal o convênio entre SLU e UFMG vem sofrendo cortes bruscos de financiamento, o que acarretou o cancelamento da gratuidade das consultas aos animais dos carroceiros, com risco inclusive de extinção do Projeto, caso as modificações dos últimos 6 anos não sejam revertidas.

Voltando à audiência pública, além destes membros com assento à mesa, diversas presenças foram anunciadas para registrar a representação, naquele momento considerado “histórico”, da presidência da Associação Comunitária Juntos para o Progresso do Distrito de Venda Nova e Adjacências, da ONG Cãopartilhe a Solidariedade pelos Animais, da Comissão Interinstitucional da relação entre Saúde e Animais, da Coordenação da Sociedade Vegetariana Brasileira em BH, da Secretaria de Meio Ambiente do Município de Juatuba/MG e do Núcleo Fauna de Defesa Animal.

O que podemos ponderar ao observar a estruturação da audiência é que a e a demanda por proibição da tração animal não refletia um pleito por proibição de todo e qualquer trabalho executado por cavalos, junto a humanos genéricos. Pelo contrário, mais do que “pobres cavalos”, a questão era limitar a tutela sobre os “cavalos pobres” para que eles não fossem “escravizados” por pessoas pobres, como se fosse o dever dos protetores dos animais defender os cavalos em geral daqueles humanos em particular.

Apesar da forma teatralizada da Audiência Pública e seus lugares de fala reservados à Polícia Militar do Meio Ambiente, à Coordenação de Erradicação e Combate ao Trabalho Infantil,

ao Centro de Zoonoses e outros, na prática, as pessoas que ocuparam essas posições pré-estruturadas subverteram em grande medida aquilo que os organizadores da audiência esperavam. A coordenadora de erradicação e combate ao trabalho infantil, por exemplo, afirmou que pouco poderia fazer além de participar de reuniões e entregar folders, apesar de guardar uma grande curiosidade em torno de tudo aquilo que estava sendo discutido. O policial afirmou que suas equipes recebem denúncias de maus tratos que, na maioria das vezes, não se confirmam ao chegarem ao local dos supostos crimes, encontrando no lugar disso animais saudáveis e visivelmente bem tratados, “apesar” de trabalharem nas carroças. Com exceção da representante da SLU, que afirmou a existência da legislação de 2000 e dos convênios com a BHTRANS e a Faculdade de Veterinária, poucos dos participantes à mesa expressavam sequer um superficial conhecimento sobre a causa em debate.

Por outro lado, a maior parte das perguntas dos carroceiros na plateia se referiam a questões específicas da vida carroceira que, entretanto, foram respondidas em bloco pelo presidente da sessão com a afirmação de que aquelas perguntas extrapolavam o escopo da Audiência. As perguntas e questionamentos proferidos mencionaram taxas diárias cobradas sobre animais apreendidos, boatos de leilões de cavalos no Centro de Controle de Zoonoses, a situação das caçambas em diversas URPV, pedidos de proibição de caminhonetes e caminhões nas URPV, pedidos de produção de matérias em jornais e televisão que desfizessem o mal entendido sobre a proibição das carroças, para que os trabalhadores parassem de sofrer discriminações relacionadas aos “maus tratos” nas ruas, etc. Para todas essas questões, o vereador Sérgio Fernando Pinho Tavares (PV) respondeu que “*são questões colocadas que muitas vezes vão encontrar respaldo em outras áreas das suas Secretarias, então não podemos cobrar aqui respostas a todas as perguntas*”.

De fato, o momento da audiência em si mesmo foi ressaltado diversas vezes como um marco temporal histórico para os interessados na causa animal ali presentes. Era um momento particular de visibilização da causa animal por pessoas que proferiam discursos organizados com base nas teorias de *libertação animal*, cujos elementos constitutivos eram acionados para ressaltar a capacidade de sofrer dos cavalos e as alternativas pensadas⁵² para a sua substituição quando por

⁵² Por eles mesmos, em certa medida, mas também junto a empresários empenhados em inovações tecnológicas para a chamada “eficiência ecológica”, tais como veículos elétricos ou adaptações de motos hibridizadas com pequenas carrocerias chamadas de “cavalo mecânico” ou “cavalo de lata”.

ventura conquistassem a efetiva proibição da circulação de carroças. Mas toda essa visibilização dos Direitos dos Animais promoveu o efeito de invisibilizar a ética carroceira, transformada em arcaísmo inconveniente para a metrópole belorizontina. Uma das falas mais significativas foi a comemoração da aprovação, em 2011, da lei 10.119 que, na prática, foi o primeiro movimento de desregulação da legislação em vigor desde 2000. Nesse sentido, e com ares inaugurais de um “novo tempo”, ignorando a legislação em vigor por 11 anos, a representante do Movimento Mineiro pelos Direitos Animais afirmou:

Eu gostaria de falar da minha emoção de estar aqui (...) que trata sobre carroceiros e cavalos, cavalos e carroceiros, ambos vítimas da omissão do poder constituído, e **mais emocionada eu estou por estar historicamente participando desse momento** de diálogo pacífico, de formação de parceria com esses cidadãos (...)

para que a lei 10.119, que é uma criação nossa! Não sei se os senhores sabem: foi elaborada por nós ativistas e vai completar quatro anos de sancionada em fevereiro de 2015. Esperamos que não se completem esses quatro anos de descumprimento. **Nós não estamos brincando!** Nós estamos aqui ineditamente unidos enquanto **cidadãos construindo a Belo Horizonte que nós queremos nos orgulhar de morar.** Onde cidadãos não sejam excluídos. Onde seus filhos e seus netos tenham oportunidade de estudar, de escolha de trabalho – quando chegar na idade adequada – e que os cavalos também sejam respeitados. (...)

E se a gente pensar que todos nós temos fome, temos frio, temos medo, temos dor... Todos nós temos dor – quando nos machucam, o sangue que escorre e faz sofrer faz sofrer cavalos e homens, e é isso que nos une aqui! (...) **Que esse momento seja um marco!** (Adriana Cristina Araújo, representando o Movimento Mineiro pelos Direitos Animais na mesa da audiência pública de dezembro de 2014).

As falas emocionadas em que se acentuam os sentimentos de sofrimento dos animais são características frequentes nesta e em outras campanhas dos defensores da causa animal, sendo inclusive um ponto de controvérsia entre animalistas em função do escopo da crítica à ética antropocêntrica e quais seriam os critérios mais eficazes para justificar a proteção moral dos animais (PERROTA, 2016). Na ética da senciência, que informa a atuação de algumas vertentes animalistas, a consideração moral é restrita aos mamíferos, a algumas aves e certos animais aquáticos, deixando de fora os insetos, frutos do mar, etc. Em consonância com a abordagem da senciência, um vídeo documentário intitulado “O início do fim das carroças em BH”⁵³ exacerba a

⁵³ O vídeo está disponível *online* no Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=MNfbabXtvQA>, publicado em 18 de abril de 2011, consultado em 13/02/2017. Trata-se de uma propaganda em prol da regulamentação do decreto de 2011 (que ignora a legislação de 2000), ao som de música clássica e sem qualquer narração. Imagens chocantes, mas totalmente descontextualizadas, são utilizadas para promover a criminalização do trabalho. Alguns trechos do documentário foram *printados* e inseridos neste capítulo. Como desdobramento da militância dos ativistas, o decreto 10.119/2011 foi regulamentado pelo decreto nº 16.270/2016, que ignora todas as questões colocadas pelos carroceiros

representação de crueldade⁵⁴ por parte dos carroceiros e de sofrimento por parte dos cavalos, inclusive com montagens sugerindo o choro dos equinos como decorrência de uma enorme série de maus-tratos e crueldades que, em tese, seriam praticados de forma banalizada e irracional por parte dos carroceiros. Em meio às chocantes fotos de cavalos em situações degradantes, porém totalmente descontextualizadas, bem como acusações inacabáveis sobre uma espécie de *ethos* sádico daqueles trabalhadores, mensagens acionadas para o público-alvo da campanha convocam a população a um posicionamento: “*cavalos em carroças: enquanto você contratar, não vai acabar*”.

Ainda que toda essa representação marcadamente emocional com vistas a uma humanização dos cavalos pretenda consolidar o esforço de descentramento do humano, isso é feito a partir de relações de semelhança (e não de alteridade) entre humanos e animais não humanos. Nesse sentido, cabe interrogar até que ponto as correntes animalistas têm êxito em questionar a centralidade do humano, ou se não se trata antes de uma extensão do privilégio humano (como animal senciente e sujeito de direito) para uma modalidade de reconhecimento que, entretanto, segue os padrões humanos de uma certa classe média britanizada, ignorando tanto as diferenças entre os humanos, quanto aquelas entre os próprios cavalos com vivências diferenciadas. Para Ingold (1995) essa é uma questão antropológica forte, dado que, ao menos no Ocidente, “*humanos são animais, mas a animalidade é o oposto da humanidade*” (1995: 7), base do paradigma naturalista moderno. Sendo assim, e se opondo à crítica animalista que reivindica diferenças apenas de grau entre os animais – e não de espécie –, anuncia o dilema de tentar derrotar o etnocentrismo sem cair no antropocentrismo e vice-versa.

O autor argumenta, então, em duas frentes: primeiramente, que ao negar que haja distinções entre humanos e elefantes tais como as existentes entre os elefantes e os castores, por exemplo, o efeito é fazer com que todos os animais apareçam apenas como uma instância particular da distinção geral entre animalidade e humanidade, marca do naturalismo ocidental. Isso é o mesmo que tratar chimpanzés como seres humanos incompletos, e não como macacos completos. Lembremos que os seres humanos “*primitivos*” eram vistos da mesma forma até pouco tempo atrás, e o projeto humanista consistia em civilizá-los e integrá-los à sociedade humana universal. A

e consolida a abordagem da “causa animal” na legislação municipal.

⁵⁴ A primeira mensagem apresentada no documentário é “a miséria não justifica a crueldade”.

segunda frente argumentativa defende uma agenda de investigação para a antropologia⁵⁵ que considere a alteridade, devendo ser ponderado o fato de:

que aqueles de “nós” que comparam os outros animais “conosco” não representam o conjunto da humanidade, mas sim um pequeno e historicamente atípico segmento da sociedade, isto é, a classe média urbana que denominamos “sociedade ocidental moderna” (INGOLD, 1995: 7).

Cabe lembrar do fato de que existia, anteriormente, uma política de resíduos sólidos e limpeza urbana que situava os carroceiros e os cavalos como agentes fundamentais do ordenamento municipal, ao reconhecê-los como educadores ambientais que promoviam a limpeza e a correta destinação de materiais descartados, como entulhos da construção civil, pneus usados e podas de árvores (ALMEIDA, 2003; REZENDE et al, 2004). Naquela legislação, revogada desde março de 2016, o registro e licenciamento dos condutores de veículos de tração animal, o emplacamento das carroças e o controle de vacinação dos cavalos eram promovidos e fiscalizados gratuitamente por duas parcerias intersetoriais da prefeitura, uma entre a SLU junto à Faculdade de Veterinária da Universidade Federal de Minas Gerais, contando com ampla colaboração carroceira⁵⁶ e a outra entre a SLU e a BHTRANS.

⁵⁵ Na qual a antropologia fosse entendida como uma ciência da relação entre as duas humanidades, isto é, entre a espécie biológica peculiar e suas condições sociais e culturais de existência.

⁵⁶ Lei nº 10.293, DE 12 DE JULHO DE 2000, disponível no anexo 1 desta dissertação.

Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros de Belo Horizonte

Nome do animal: VENCADA N°: 4032
 Espécie: Equino Sexo: Macho Fêmea
 Pelagem: castanha Ano nasc: 2005
 Proprietário: Marcio Henrique Gomes de Melo
 Data de nasc: 27/10/73 RG: MG-8.416.110
 Data da expedição: 30/5/14

Escola de Veterinária - UFMG / PBH

Vacina Anti-rábica

23/1/13 PROJETO CARROCEIRO UFMG	22/5/13 PROJETO CARROCEIRO UFMG	30/5/14 PROJETO CARROCEIRO UFMG	1/1
1/1	1/1	1/1	1/1

LEVAR O ANIMAL PARA VACINAR UMA VEZ POR ANO
SEMPRE LEVAR ESTE CARTÃO JUNTO

Vacina Anti-rábica

30/5/14 PROJETO CARROCEIRO UFMG	30/5/14 PROJETO CARROCEIRO UFMG	18/15 PROJETO CARROCEIRO UFMG	10/16 PRONIMA
1/1	1/1	1/1	1/1

LEVAR O ANIMAL PARA VACINAR UMA VEZ POR ANO
SEMPRE LEVAR ESTE CARTÃO JUNTO

Série 16 – Documentos dos cavalos: registro marcação realizada a ferro/brasa nos cavalos por estudantes de Medicina Veterinária estagiários do Projeto Carroceiro UFMG/PBH, com controle parasitológico e de vacinação efetuado pelo projeto, quinzenalmente, nos Bota-Foras (URPV).

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A - BHTRANS	
CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL	
PLACA TA 1535	REGISTRO Nº 00000002229
NOME/ENDEREÇO MARCIO I. [REDACTED] (00000001510) RUA [REDACTED] CASA Nº [REDACTED] SÃO TOMAZ BELO HORIZONTE 3170000	
ESPÉCIE / TIPO PARTICULAR	CAPACIDADE 400 KG
FABRICAÇÃO PRÓPRIA	COR PREDOMINANTE AZUL
MODELO CARROÇA	ANO DE FABRICAÇÃO 2008
LOCAL REGIONAL NORTE	
EXPEDI 20/08/2014	VALIDADE VACINA 30/05/2015
VALIDADE	
ADMINISTRAÇÃO REGIONAL NORTE	

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A - BHTRANS	
EXPECIÇÃO 08/08/2013	VALIDADE 07/08/2018
OBSERVAÇÕES	
ASSINATURA DO PORTADOR <i>[Handwritten Signature]</i>	
ASSINATURA DO EXPEDIDOR	

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A - BHTRANS	
CONDUTOR DE VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL	
NOME/ENDEREÇO MARCIO I. [REDACTED] A [REDACTED] CASA [REDACTED] SÃO TOMAZ [REDACTED] LO HORIZONTE	REGISTRO Nº 00000001587
CPF [REDACTED]	IPQ SANGÜINEO [REDACTED]
RG [REDACTED]	ORGÃO EXPD. SSPMG
	

Série 17 – Documentos das carroças: Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo Á direita: de Tração Animal, com placa de Tração Animal (T.A.) emitido pela BHTRANS. Documentos dos carroceiros

Governar os humanos para salvar os animais? O conflito e as disputas em torno da ação sobre a ação do outro e a “humanidade evoluída” da modernização inexorável.

Fique você com a mente positiva
 Que eu quero é a voz ativa (ela é que é uma boa!)
 Pois sou uma pessoa.
 Esta é minha canoa: Eu nela embarco.
 Eu sou pessoa!
 A palavra "pessoa" hoje não soa bem
 Pouco me importa!
 (Belchior. “Conheço o meu lugar”)

Se, por um lado, a crítica anti-especista é relevante tendo em vista o exacerbado antropocentrismo que se reflete nas concepções políticas e econômicas desenvolvimentistas que *“historicamente levaram à prática a moralidade que justificou o impulso em transformar a natureza para o domínio humano”* (FLORIT, 2016: 260-261), por outro lado, é preciso considerar a particularidade dos carroceiros no que se refere a uma moralidade singularmente estabelecida que reconhece nos trabalhadores não humanos experiências e sentimentos muito parecidos com os seus próprios, envolvendo uns e outros em uma ética comunitária que considera humanos e cavalos numa mesma comunidade moral.

Essa moralidade radicaliza a responsabilidade que se expressa nos cuidados com a saúde, na atenção às modificações no comportamento, na convivência e na comunicação diária estabelecida entre carroceiros e cavalos na qual o compartilhamento da dor, do sofrimento e das condições árduas de trabalho exigem respeito, compreensão e reconhecimento. Longe de imputarem aos cavalos o simples valor instrumental, na prática cotidiana os cavalos são animais de companhia (HARAWAY, 2003), isto é, animais que importam sentimentalmente e estão imersos no comprometimento ético e político observável nas relações humanos-cavalos entre os carroceiros do São Tomás, conforme descrito no capítulo 2.

Nesse sentido, tanto os determinismos biológico e econômico que informam as demandas por proibição da tração animal são ambos excessivamente simplificadores, por incorrerem em dois erros: O primeiro, tomar categorias radicalmente dicotômicas como "natureza" e "cultura" para toda e qualquer realidade, e o segundo, tomar categorias universalizantes tais como “liberdade”, “igualdade”, “progresso” e “dignidade” como se fossem autoevidentes, unidirecionais e isentas de qualquer filtro cultural, ignorando completamente o que esses termos significam no modo de vida carroceiro. Em outras palavras, a essencialização dos termos “humano” e “cavalo” induz ao erro

de pensarmos que aqueles humanos e aqueles cavalos particularmente envolvidos em tal conflito são entidades prontas e que existem independentemente das relações que os constituem⁵⁷. Ora, os cavalos que estão com os carroceiros, isto é, vivem e trabalham com eles, são importantes não como instrumentos de trabalho, mas como companheiros de trabalho, animais de companhia no sentido de importarem em toda a sua complexidade biográfica. O cavalo Furacão fez parte da história de superação da dependência de substâncias que transformou a vivência de Kelzinho no mundo e a relação entre Kelzinho e Furacão é fundamental para o bem viver de ambos. Um se constitui, na prática, na relação entre os dois. Instrumentos de trabalho são as pás, as enxadas, as vassouras, os baldes, os tambores, a picadeira, a foice, os celulares, os cartões de visita, enfim, coisas - não viventes. As relações de companhia e de trabalho entre Azeitona e Mazaropi, Babão e Pulgenta, Nélio e Falcão e Cigana e Pachola são constitutivos das pessoas que eles são! O ponto de vista dos cavalos é considerado fundamental nas atividades diárias pelas quais são responsáveis, conduzidas com base na confiança mútua entre os parceiros aliados.

A noção de conflito ambiental para analisar o que se tem chamado nas audiências públicas de “questão animal” ou “problema dos carroceiros” é importante por erigir, como ponto de partida, “*o processo social e a existência de relações entre sujeitos sociais, indissociados do meio em que habitam*” (ZHOURI, 2014: 118). Em outras palavras, o conflito ambiental urbano tende a se converter, como consequência das assimetrias de poder, numa pretensão de uniformização populacional pautada pelo modo de vida das classes médias urbanas. No que se refere ao conflito ambiental que opôs carroceiros e ativistas da causa animal, os argumentos dos ativistas estão informadas por teses filosóficas de crítica do antropocentrismo e do especismo modernos e ganham maior força se considerarmos a origem de classe dos defensores dos direitos animais, percebida pela familiaridade com que proferem discursos orais, o modo de segurar o microfone, a maneira de olhar e falar para o público e como expressar semblantes sincronizados ao conteúdo da assertiva proferida, demonstrando a importância da oratória para aqueles que pretendem consolidar, como legislação municipal, os princípios da ética animalista. Neste e em outros conflitos ambientais urbanos fundamentados em meio a uma acentuada assimetria de poder entre os atores sociais em disputa, “*as diversidades socioculturais são anuladas em função de uma visão parcelar legitimada*

⁵⁷ Destacadamente as relações humanos-cavalos que os constituem como pessoas morais na vila onde moram e nos bairros em que trabalham. Mencionei no capítulo 1 a recorrência de adotarem para si mesmos o sufixo “X”-carroceiro para se apresentarem, sendo reconhecidos no espaço público como Nélio-carroceiro, babão-carroceiro, Carlím-carroceiro, etc.

pela cientifização e juridificação das políticas e imposta com o propósito de representação do bem comum” (ZHOURI, 2008: 100).

Nesse sentido, um complicador que vem a deslocar o alvo da crítica que desestimula a utilização de animais de tração com o argumento de que estão sendo utilizados unicamente por seu valor instrumental é o fato de que, para os carroceiros, os cavalos não são redutíveis a esse tipo de valor. Pelo contrário, acompanham vidas inteiras de cavalos, passando a considerá-los companheiros de trabalho e parceiros de uma vida compartilhada no tempo e no ambiente urbano, o que implica uma responsabilidade compartilhada sobre os viventes não humanos equiparável à responsabilidade que têm com os próprios filhos.

Ela não vale muito. Deve 'tar valendo uns R\$2.000,00, mas eu não vendo! Mesmo que me pagassem cinco. A não ser em caso de doença. Se meu filho adoecer e estiver grave a situação eu vendo. Mas também não vendo pra qualquer um não! Tem que ser alguém que já conheço o trato, porque eu gosto demais dela, já me ajudou muito, então eu trato bem até por agradecimento. A gente já trabalhou muito juntos! (Comentário de Babão sobre o preço de mercado da égua Pulguneta e a relação afetiva estabelecida entre eles ao longo de cinco anos.)

Esse deslocamento ainda pouco reconhecido se expressa sub-repticiamente num conflito de valoração (FLORIT, 2016) entre parcelas da sociedade civil⁵⁸ e as comunidades de carroceiros sobre o vínculo com os cavalos urbanos. A recorrência desse modo de vida em *comunidades* é uma das expressões da forte heterogeneidade social e cultural das favelas que, entretanto, é ocultada pela representação estereotipada das favelas como território, por excelência, da pobreza (VALLADARES, 143). Nessa representação, as apropriações diferenciais do território também são eclipsadas pelas imagens caracterizadoras de ausências diversas, ignorando as concepções locais sobre o ambiente, sobre a relação ética que a comunidade moral deve estabelecer com os animais, bem como os usos singulares de seu “ambiente natural”.

Ora, o rio que divide a favela ao meio serviu para mães e avós dos carroceiros lavarem roupa, a trabalho, enquanto eles nadavam nas águas hoje poluídas e praticamente inutilizáveis.

⁵⁸ Ao menos, essa fração da sociedade civil organizada em Associações e ONGs, angariando progressivamente mais apoio em torno da causa animal recorrentemente representando os carroceiros como miseráveis cruéis sem outras opções de vida e trabalho. A ênfase na representação de precariedade social dos carroceiros foi criticada por Lopes (2013).

Como pode-se imaginar, o rio em si mesmo é um referencial simbólico para os moradores, que contam a história da favela a partir das transformações observadas nas águas e na terra da antiga “vila dos cabritos”, hoje quase inteiramente demolida por uma intervenção pública de matriz modernizadora que sequer considerou o valor monetário dos lotes que abrigavam as casas que, apesar de “nunca estarem prontas”, sintetizavam décadas de trabalho.

As favelas são espaços singulares porque são construídas pelas próprias pessoas que nela habitam, diferentemente dos bairros e casas construídos para o mercado. Contudo, a segregação socioespacial e o não-reconhecimento da heterogeneidade cultural de seus habitantes pode induzir a caracterizações depreciativas como um dos efeitos do fato de que as favelas não confirmam as “*expectativas normativas ideais*” (RINALDI, 2006: 306) formuladas no planejamento urbano da cidade⁵⁹ no que se refere ao esquema classificatório da regulação urbanística ou aos padrões de conduta da população.

Nesse sentido, o estigma de ser morador de bairros pobres e favelas foi contrabalanceado com a afirmação constante da condição de trabalhador, entendido como símbolo de prestígio tanto nas falas públicas dos carroceiros quanto nas faixas exibidas nos protestos e audiências públicas. Em grande medida, o acionamento da identidade “trabalhador” se deve à revolta de terem seu modo de vida e ofício descaracterizados por um movimento distante das formas como se apropriam do ambiente urbano e de seu vínculo com os cavalos, mas também decorre do estigma contra moradores de bairros pobres e favelas que comumente implica numa identidade social “*pautada pela ideia de pobreza, miséria, crianças na rua, família desagregada, criminalidade e delinquência*” (RINALDI, 2006: 307) da qual tentam se desvencilhar demonstrando os valores que regem suas condutas no espaço público e nas relações com os cavalos.

É preciso considerar também a desigualdade social e econômica que se refletiu na assimetria de capacidade organizativa e de ação com vistas a uma regulamentação sobre os cavalos urbanos e a tração animal. Essa assimetria produzida por condições desiguais de acesso aos mecanismos de participação, na prática, inviabilizou a efetiva representação política dos carroceiros nas instâncias de poder ao longo dos anos 2015 e 2016, fazendo com que, por um lado, o discurso sobre os direitos dos animais fosse articulado a uma legislação que enumera dezenas de deveres aos trabalhadores, bem como direitos dos cavalos, sem que, por outro, os direitos dos

⁵⁹ Mesmo em Belo Horizonte, conhecida como a primeira capital planejada da república brasileira, conforme problematizado no capítulo 1.

carroceiros fossem sequer mencionados de maneira substantiva na própria legislação que regulamenta a atividade que os engloba⁶⁰. Isso esbarra nos limites da equidade e da heterogeneidade cultural das cidades em meio a conflitos ambientais (ZHOURI, 2007)

Para Luciano Florit, Ética e Justiça Ecológica são expressões em processo de consolidação para se referirem a uma nova perspectiva ético-política que vise o efetivo cruzamento entre dois tipos de inclusividade, a saber, 1) a equidade socioambiental, acrescida da 2) expansão moral para além dos humanos. Essa abordagem – da Ética e Justiça Ecológica – propõe, por um lado, ir além dos limites estabelecidos pelas discussões em torno da Ética Ambiental, onde a ênfase da consideração moral dos viventes não humanos costumam redundar em respostas não mais que normativas para a “*tensão entre a consideração moral da natureza e os processos de desenvolvimento*” (FLORIT, 2016: 257), bem como, de outro lado, os limites da abordagem centrada na Justiça Ambiental, que com frequência legitimam práticas especistas ao se dedicarem exclusivamente ao imperativo de contribuir para a equidade entre os seres humanos nos processos de desenvolvimento.

A despeito da visibilidade midiática dada à causa animal e ao posterior conflito instaurado entre os carroceiros e ativistas, de maneira especial na sequência da manifestação carroceira contra a proibição da tração animal, o conflito ambiental instaurado a partir da interpretação, sobretudo por parte de ativistas animalistas abolicionistas, de que o trabalho dos cavalos de tração é intrinsecamente violador da dignidade e do interesse dos animais, se converteu numa disputa entre carroceiros e militantes da causa animal em torno da definição da realidade do trabalho informal e da relação humanos-cavalos de baixa renda no município.

Enquanto os carroceiros afirmavam uma esfera coletiva de existência singular informada por uma ética compartilhada pela peculiar comunidade moral onde existem, composta por humanos e não-humanos, particularizada e vizinha de outros modos de vida com os quais convivem, os ativistas diziam falar em nome da sociedade de Belo Horizonte como um todo, além de uma genérica humanidade representada pelas classes médias urbanas em processo de modificação das sensibilidades referentes à normatização do vínculo entre humanos e animais⁶¹.

⁶⁰ De maneira especial a legislação mais recente, Decreto Nº 16.270, De 31 de março de 2016

⁶¹ De fato, é cada vez mais frequente a atenção voltada aos PETs, um mercado explicitamente em expansão. Em tal contexto, existem carrinhos disponíveis para passeios com PETs em shoppings, bem como uma infinidade de produtos especializados como roupas, sapatos, gorros, rações enriquecidas, brinquedos, etc. Isso reflete todo um exacerbado cuidado com animais domésticos.

Para os carroceiros, a luta política estava em torno do direito de poder ser carroceiro e a partir desse modo de vida ter uma vida urbana.

Nesse sentido, as novas legislações em vias de proibir a atividade dos carroceiros são pautadas por uma crítica ao antropocentrismo europeu que, entretanto, não relativizou os contextos locais em suas diferenças e especificidades. Todo esse contexto de vivência junto aos carroceiros e seus cavalos, simultânea às progressivas modificações legislativas autoritárias encobertas por uma película de legalidade e democracia formal, provocaram, também em mim, que já acompanhava os carroceiros desde 2012 e, antes disso, a própria política pública de “urbanização” da vila São Tomás, mais revolta e indignação.

Todavia, a indignação é uma força energizante da antropologia desde seus primórdios, como no caso de Lewis Morgan, que se revoltou contra o modo como os indígenas eram tratados nos Estados Unidos ao fim do século XIX (NADER, 1972), tornando-se desde então um precedente histórico repetido em diversos momentos de reivindicação e conquista de direitos civis, como, por exemplo, aqueles encabeçados por mulheres, negros, gays e transexuais, comumente auxiliados pela visibilização acadêmica crítica dos efeitos subalternizantes do sistema de governo, precedendo e possibilitando diversas conquistas.

A abundância de pesquisas sobre “os pobres”, frequentemente relacionando-os aos “crimes” e “ilegalidades” contrasta com a escassez de pesquisas sobre as classes hierarquicamente próximas ou acima daquelas onde o pesquisador se sente “em casa”. Mas, levando a sério algumas das sugestões teóricas⁶² de Nader, procurei inverter perguntas comuns feitas a mim durante a etnografia, como “por que eles *ainda* trabalham com carroças?” ou “*os ativistas preveem* alternativas de trabalho para o dia em que as carroças forem, finalmente, proibidas?”, ou ainda “por que é que *eles* (os carroceiros) não aceitam a modernização tecnológica como o ‘cavalo de lata’ ou caminhonetes?”.

Depois das inversões dos questionamentos, tendo em mente principalmente as conversas e a convivência, como pesquisador e como vizinho, junto aos carroceiros na favela em que vivem, na circulação de trabalho que realizam nos bairros de classe média e nas conversas com pessoas

⁶² Nader sugere inversões de perguntas do senso comum tais como “por que alguns são pobres?” por outras como “por que outras pessoas são tão abastadas?”. Isso sugere também uma inversão de perspectivas sobre os problemas de pesquisa, isto é, pesquisar os colonizadores ao invés dos colonizados, a cultura do poder ao invés da cultura daqueles “sem poder” para, de certo modo, “dar cara” à sociedade burocrática, considerando questões relevantes da vida moderna como responsabilidade, *accountability* e controle social.

de grupos sociais com os quais interagem diariamente em equipamentos públicos e empresas privadas, um deslocamento profundo me fez inquirir outros aspectos dessa disputa socioambiental pelo direito à cidade.

Algumas questões são:

Quem são essas pessoas que se arrogam o direito de determinar o fim de um modo de vida do qual eles não fazem parte?

Por que os carroceiros não têm respeitada a posição de sujeito que os ativistas querem estender para os cavalos?

Por que os carroceiros não foram perguntados sobre o que é que os cavalos *deles* precisam (dado que a classe social também perpassa animais não-humanos, e que isso produz diferenças nos hábitos alimentares, nos cuidados com a saúde e no cotidiano entre animais de diversas espécies)?

Por que não foram consideradas outras alternativas como Centros de Promoção da Saúde Animal nas favelas e bairros pobres ou nos Bota-fora? Se o modo de vida carroceiro, com habitação de cavalos em meio urbano, é extremamente comum nas favelas e bairros pobres, além de ser inexistente em bairros de classe média ou ricos excetuando-se a circulação e o trabalho que realizam com e para os moradores destes bairros, porque não fundam centros de tratamento e promoção da Saúde Animal próximos às favelas em que vivem ou, ao menos, nos bota-fora onde trabalham diariamente?”

Que relação é essa que se estabelece entre a sociedade civil organizada, políticos dos poderes executivo e legislativo, juristas e empresários que, a despeito da exclusão socioeconômica das populações que habitam as favelas, pretendem produzir mais uma ilegalidade, seja pela criminalização ou pela produção de uma legalidade que tenha como fim particular dificultar ou mesmo impedir o cumprimento da norma pelos carroceiros?

Por que essa alteridade urbana - o modo de vida carroceiro - composta por pessoas que convivem e compartilham das mesmas condições de habitação e trabalho com os cavalos, é ignorada enquanto alteridade e, homogeneizados enquanto *pobres*, os carroceiros são tratados como inimigos dos animais?

Se o trabalho “braçal” é considerado indigno para os cavalos, por que entre humanos não o seria? E, ainda nesse sentido, se o objetivo anunciado é mesmo promover a qualidade

de vida dos carroceiros através da melhoria das condições de trabalho, por que não reconhecer que o trabalho braçal está longe de ser extinto, sendo inclusive fundamental e, portanto, por que não melhorar as condições de trabalho de trabalhadores humanos e equinos?

Por que as questões relativas aos direitos trabalhistas dos carroceiros foram ignoradas pela legislação mais recente, sendo que em todas as audiências com participação carroceira este tema foi colocado?

Se uma parcela expressiva de carroceiros é composta por trabalhadores analfabetos e por vezes egressos do sistema prisional, não é um desserviço que toda essa criminalização e estigmatização do modo de vida carroceiro causa à ressocialização e à reconstrução da vida pautada pelo trabalho e pela liberdade?

Visões de mundo justapostas e a alteridade não reconhecida

A principal diferença entre as legislações pré e pós atuação dos Defensores está na perspectiva adotada pelo Estado em relação ao vínculo estabelecido entre Carroceiros e Administração Pública, refletindo também uma mudança nas intenções do poder público sobre a categoria. Em 2000⁶³, o artigo segundo da lei municipal nº 10.293 previa o cadastro e o licenciamento anual, com garantia de gratuidade para os carroceiros em relação às etapas do registro, do licenciamento e das renovações. Naquele contexto, a legislação reconhecia os carroceiros como agentes de educação ambiental e parceiros da limpeza urbana, sem perder de vista a regulação urbana para o trânsito e para a destinação dos resíduos sólidos.

Já nas leis aprovadas em 2011 e 2016⁶⁴ a primeira diferença em relação às normas até então vigentes é a extensão dos textos, extremamente longos e detalhistas no que se refere à repetição do pressuposto de uma descarroceirização inexorável da cidade. Elas excetuam do campo de normatização os cavalos que trabalham para o Exército Brasileiro e pela Polícia Militar, bem como cavalos de eventos como cavalgadas, passeios e outras atividades, isto é, estão ao largo da norma os cavalos que trabalham para o Estado e o Mercado formal.

A polêmica questão da substituição das ferraduras de borracha por “ferraduras metálicas com pinos de tungstênio” foi aprovada tal como posta desde o início pelos ativistas, ignorando todas as oposições apresentadas generalizadamente pelos carroceiros. Além disso, as novas leis provocam alterações de custos diversos para o atendimento à norma, dado que a gratuidade foi extinta e novos gastos foram impostos, inclusive com a instalação de chip eletrônico equipado com sistema de posicionamento global (GPS) para a identificação do animal, “cabendo o custo do procedimento ao seu proprietário”. Além da placa já existente e emitida pela BHTRANS, as novas leis exigem plaquetas, retrovisores e dispositivos catadióptricos ou retro-reflexivos nas partes dianteira, traseira laterais.

Ignorando a autonomia e a identidade diferenciante dos carroceiros, a lei normatiza até mesmo as cores das carroças, obrigando a partir de então que sejam claras. Além disso, dentre os

⁶³ Tomo como base as duas parcerias da PBH iniciadas em 1997 (entre a SLU e a BHTRANS e a SLU e a UFMG) e da lei nº 10.293, de 12 de julho de 2000, revogada pelo decreto nº 16.270 de 2016.

⁶⁴ Mais precisamente, os três decretos mais recentes: decreto-lei nº 10.119, de 24 de fevereiro de 2011, o decreto-lei nº 16.270, de 31 de março de 2016 e o decreto-lei nº 16.431, de 22 de setembro de 2016.

vinte e sete incisos com restrições previstas aos carroceiros sobre seus cavalos estão a proibição de agressão com uso de substâncias químicas ou tóxicas, a sodomia, a doma cruel e outros itens de uma lista que sugere a existência de verdadeiras comunidades bárbaras de sádicos cruéis e irracionais.

Mas de onde vem esse tipo de concepção e representação sobre os trabalhadores pobres urbanos que trabalham com cavalos? Mais uma vez, por que aqueles cavalos sob tutela do Estado e do Mercado estão tão fora da preocupação dos ativistas? Qual o motivo dessa diferença? Onde se alicerça a concepção de que pessoas pobres não têm capacidade moral ou comportamento ético para serem responsáveis pela vida de animais não humanos?

Uma pista pode estar na colonialidade própria das relações de classe dos grandes centros urbanos. As semelhanças da atuação dos ativistas em cidades como Belo Horizonte e Buenos Aires são tão grandes, apesar das especificidades locais, que merecem aqui uma aproximação. O estudo realizado por María Carman, por exemplo, revela a frequência dessa forma de trabalho nas periferias e na região metropolitana de Buenos Aires – de fato, uma ONG estima a existência de 70.000 cavalos e um milhão e meio de pessoas vinculadas direta ou indiretamente à tração animal nas zonas urbanas da Argentina (CARMAN, 2017), sendo comum que os carroceiros de lá também construam espaços *ad hoc* para a habitação dos cavalos, sempre próximos aos locais onde moram, sendo cada vez mais frequentes que os carroceiros habitantes de conjuntos habitacionais populares, com seus cavalos, sejam acusados de estarem usando indevidamente o espaço público, com ênfase nos supostos maus tratos.

Para María Carman, essa mistura de devoção ao animal e desprezo aos carroceiros é uma característica da sensibilidade protecionista, que abarca um antropomorfismo que reconhece atributos morais a seres não-humanos numa ética de expansão dos direitos a certos animais, mas não consegue abandonar a matriz antropocêntrica, e recaem em um neototemismo no qual a própria “classe totêmica” dos cavalos é transformada em ponto de referência “*para construir un mundo de contrastes que agrupan a distintos humanos y no humanos en colectivos con comportamientos antagónicos*” (CARMAN, 2017: 149). Nesse sentido, os ativistas se designam com as mesmas qualidades reconhecidas nos cavalos, como “nobreza”, “bom coração”, “pureza de sentimentos” e “capacidade de sentir dor”, bem como o compartilhamento de um adversário comum (a saber, os carroceiros!). Já os carroceiros são representados como “baratas” que formam uma sub-espécie sem cultura e sem sensibilidade, e são estigmatizados por ativistas que promovem Projetos de

extinção das carroças e apreensão dos cavalos. Os ativistas afirmam inclusive que “*el ser pobre no te da derecho a ser cruel*” (CARMAN, 2017: 149), exatamente a mesma frase encontrada no documentário realizado em 2010 em favor da proibição da tração animal em Belo Horizonte⁶⁵. Em resumo,

¿A cuáles colectivos con qué atributos se incluyen en una comunidad moral y a cuáles se dejan afuera? La retórica dominante de los movimientos en contra de la tracción a sangre pendula entre la exaltación del caballo, el desvelo por su salud y libertad, y la condena de sus victimarios. Esas estrategias retóricas no solo reflejan las concepciones centrales de sus visiones del mundo, sino también las formas en que se ha tejido su praxis con otros seres vivientes y su entorno. (CARMAN, 2017: 161)

As diversas semelhanças internas aos movimentos protecionistas poderiam ser traçadas indefinidamente, mas extrapolariam em muito os objetivos deste texto. Com ampla ressonância em diversos países, esses grupos questionam as fronteiras convencionais entre o animal e o humano, opondo-se ao que caracterizam como o antropocentrismo medieval, ao mesmo tempo em que exibem a si mesmos como portadores de um pensamento e uma prática de vanguarda, oscilando entre as atitudes de proselitismo e de condenação (CARMAN, 2017) respectivas aos alvos dos discursos, a saber, as classes médias urbanas de um lado, e os carroceiros, de outro.

Para elucidar os princípios e as concepções opostas no conflito urbano em Belo Horizonte, transcrevo, a seguir, trechos de entrevistas e outras falas públicas relativas à tração animal e ao modo de vida carroceiro concedidas por gestores, ativistas e carroceiros, em diferentes momentos da disputa que foi consideravelmente acentuada entre os anos de 2014 e 2016. Primeiro, as posições favoráveis à extinção do trabalho com carroças, seguido de *prints* de materiais de campanha contra a tração animal⁶⁶. Em seguida, os excertos das argumentações de carroceiros e outros atores sociais contrários à proibição.

Março de 2014

A urbanização das cidades e o aumento de veículos não permitem mais que se usem carroças sem causar problemas graves de trânsito, acidentes, cavalos abandonados nas estradas. Em relação aos cavalos, é evidente que há sempre maus tratos, excesso de peso, irresponsabilidade. Já passou da hora de se proibir carroças nos grandes trânsitos, conforme outras cidades menores que também já não comportam mais as carroças. Deve-

⁶⁵ O Slogan do documentário é “a pobreza não justifica a crueldade”.

⁶⁶ A dissertação de Nian Pissolati Lopes apresenta uma série de registros de campanhas de ONGs de proteção aos animais, com ênfase nas propagandas do chamado “cavalo de lata”, bem como abaixo-assinados e campanhas publicitárias com participação de artistas famosos. Procurei não repetir nenhum material neste trabalho.

se dar um prazo para que as carroças sejam extintas: hoje existem o cavalo de lata... Que são cavalos mecânicos que substituem as carroças e são movidas a eletricidade para fazer o mesmo trabalho de transporte que fazem os cavalos. Não sei te informar quanto custa... – Edna Cardozo Dias, presidente da Comissão de Direitos Animais da OAB em entrevista para a rádio Itatiaia (ITATIAIA, 2014)

Chegou a hora da gente tratar, com a devida importância, esse tema que envolve três áreas: 1) O cavalo, que é o primeiro desses três a existir, depois dele surgiu 2) o carroceiro e 3) com o carroceiro, então, a coleta seletiva. Então nós precisamos considerar, igualmente, a libertação dos cavalos, que são escravizados - eles não estão ali porque querem -, a garantia do trabalho dos cidadãos que, até então, tiram o sustento das famílias, e a devida coleta seletiva e a destinação adequada dos resíduos da construção civil. – Adriana Cristina Araújo, coordenadora do Movimento Mineiro pelos Direitos Animais (CMBH, 2014b). Naquela reunião, em março de 2014, a ativista vestia blusa de propaganda do chamado “cavalo de lata”, um veículo motorizado vendido às administrações públicas de Norte a Sul do país como alternativa ecologicamente eficiente para substituição da tração animal.

“A grandeza de um povo é medida pela forma como seus animais são tratados” – Mahatma Gandhi – faixa pregada pelo Movimento Mineiro pelos Direitos Animais em uma audiência pública ocorrida em março de 2014.

Novembro de 2014, durante a Audiência Pública

Nós queremos, inclusive, ampliar as possibilidades de trabalho! A carga pesada para o animal não é uma coisa que pode ser perpetuada! Esses métodos alternativos, não sei se o cavalo de lata, ou uma carretinha, não sei se é um outro método... Mas que sejam esses mecanizados, que estão aí para aliviar o trabalho pesado! **Trabalho pesado não é bom para ser humano e nem para animal!** Então, vamos ampliar as possibilidades de trabalho! Trabalho digno para os carroceiros e também para os animais: a equoterapia é um trabalho que estamos, já, vislumbrando! O secretário da Saúde quer trabalhar! Então, nós vamos capacitar os carroceiros, os cavalos também precisam ser capacitados para esse trabalho, que é um trabalho específico de saúde humana! (...) O que eu gostaria de trazer é uma reflexão: dizer que **nós queremos ampliar, para além da nossa espécie, as noções de justiça, de solidariedade... Nós queremos que o cavalo seja feliz! Não um cavalo que trabalhe**, às vezes com uma jornada de trabalho imensa, extenuado, assim ele não tá feliz! Temos que nos lembrar de perguntar o que ele pensa sobre isso! O que ele queria... Aonde ele queria estar. **Ele queria estar saltitante! Ele queria estar pulando por aí! Será que ele quer trabalhar? [nesse momento, alguns carroceiros começaram a gritar “quer trabalhar!”] Pode querer continuar... Mas ninguém pode se gabar de ficar estático! Nós temos que querer evoluir! A evolução faz parte! Isso é humano, é uma coisa natural.** Então, nós queremos é evoluir juntos, no diálogo. E nós queremos que os animais sejam felizes! – Marimar Poblet, coordenadora da Comissão de Animais do Conselho Municipal de Saúde, durante a audiência pública de novembro de 2014.

Vocês podem ver a maioria das pessoas que estão participando dessa construção são psicólogas e assistentes sociais... Elas escolheram essa profissão para defender as pessoas desfavorecidas: as crianças, as pessoas que vivem em situação de dificuldade... São psicólogas e assistentes sociais. São elas que o Movimento Mineiro Pelos Direitos Animais está chamando para construir, com vocês, essa mudança! (...) A questão da tração

mecanizada: isso é um processo que precisa ser construído com respeito a vocês [carroceiros], no tempo que vocês perceberem que vocês dão conta! (...) É claro que a gente vai estar estimulando isso dentro do tempo de vocês... **Nós, igualmente protagonistas, falando pelos cavalos!** (...) Quando todos nós – vocês e nós – consideramos os cavalos, a gente se iguala! (...) A questão da tração mecanizada é um processo que a gente coloca aqui: nós vamos continuar insistindo nisso. Mas, no tempo de vocês, construindo com vocês, e a gente chama todo mundo para participar dessa construção. Obrigada. – Adriana Cristina Araújo, representando o Movimento Mineiro pelos Direitos Animais na mesa da audiência pública de novembro de 2014.

Novembro de 2014, após a Audiência Pública

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

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

Que ele seja respeitado enquanto ser senciente, ou seja, que ele seja, que lhe seja resguardado o direito ao descanso, ao alimento, a um atendimento médico-veterinário, a um abrigo adequado... (...) No trabalho com esse animal, de forma respeitosa, sem sofrimento, mas também considerando esse cidadão e incluindo-o socialmente, o que, atualmente, não acontece – Adriana Cristina Araújo, coordenadora do Movimento Mineiro pelos Direitos Animais em entrevista à TV Câmara em novembro de 2014 (CMBH, 2014a).

Em 2016

Semanalmente, nós recebemos, pelo menos uma denúncia de maus tratos contra cavalos em Belo Horizonte. Isso é pratica comum. – Adriana Cristina Araújo, coordenadora do Movimento Mineiro pelos Direitos Animais (CMBH, 2016) → Nesse momento, já não havia mais qualquer representação dos carroceiros nas discussões, inclusive na elaboração do decreto mais recente (16.270/2016), sendo todas as pautas aprovadas por unanimidade, até mesmo a defesa da extinção da tração animal no âmbito da Coordenadoria de Defesa dos Animais do Município.

As pessoas dependem dessa atividade. Eles precisam ser realocados. Uma melhora da autoestima, também, e saber que eles podem ser alfabetizados. Alguns são, outros não, então, **eles podem melhorar de vida e ter uma dignidade e uma qualidade de vida, também.** – Bárbara Goloubeff,, veterinária, representante do Instituto Vivendi, comemorando os decretos de 2016 (CMBH, 2016)



Imagem 67 – Grupo do Facebook, “carroças nunca mais!”



Imagem 68 – Abaixo assinado online

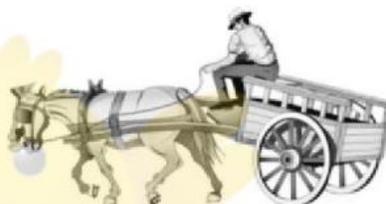


Oi, eu sou o Pocotó! Um cavalo que como todos os outros, adora a liberdade, poder correr pela grama verdinha e brincar com os amigos!
Veja os desenhos abaixo e pinte onde você acha que eu estarei mais feliz!

Livre com a família

ou

Preso e obrigado a trabalhar em uma carroça e charrete



AS PALAVRAS ABAIXO ESTÃO MISTURADAS. COLOQUE-AS EM SEU DEVIDO LUGAR!

chicote - grama - carroça - liberdade - carga - charrete
fome - respeito - sede - família - santuário - cansaço - carinho



Cavalos gostam de:



Cavalos NÃO Gostam de:



www.uniaoliberalanimal.com/site/index.php/faces-da-exploracao/instrumento/transporte.html

CARTILHA ULINHA 9ª EDIÇÃO

O início do fim das

Carroças em BH

Aprovação da Lei Municipal BH nº 10.119, 25/02/2011

A miséria não justifica a crueldade.

 Captura de tela adicionada
Uma captura de tela foi adicionada ao seu Dropbox.
Dropbox

Fêmeas

Normalmente, as éguas usadas em carroças são acentuadamente mais torturadas, por toda a sua vida, desde seu nascimento, em que são submetidas ao estupro de vários homens.

Trabalham puxando carroça até os últimos instantes da prenhez.

Série 18 – Prints do Documentário “O início do fim das carroças em BH”, disponível online no Youtube, e assinado pelo “Movimento Mineiro Pelos Direitos Animais”.

Alternativas às carroças

Bicicletas, triciclos ou pequenos caminhões



Em Medellín / Colômbia terminaram com as carroças e os carroceiros melhoraram de vida.

Construção civil

É grande a demanda de profissionais nessa área (serventes, pedreiros, mestres-de-obras, pintores, eletricitas, marceneiros, bombeiros etc).

As empresas estão oferecendo cursos gratuitos para formação de pessoal qualificado.

Ótima oportunidade de emprego digno aos carroceiros!



Em busca da evolução

Conclamamos o meio acadêmico e o poder público para trabalharmos juntos na construção de uma Capital Mineira moderna - que busquemos a vida coletiva urbana de nossa espécie junto às demais, em harmonia, sem exploração, sem crueldade.

Que sejam criadas alternativas dignas de trabalho aos cidadãos que hoje trabalham com carroças.

Investimentos em melhoramentos genéticos dos eqüinos para aumentarem seu desempenho nas carroças só contribuem para perpetuar esse meio retrógrado e cruel de transporte .

"...Porque é medievalidade o que fazem com os cavalos, na frente das autoridades constituídas. Ao meu ver, o povo constrói a cidade onde quer viver. Construção envolve trabalho, mesmo que esse trabalho seja não calar diante da barbárie. Se eu me calar vou viver num Estado bárbaro.

Sinceramente, não é isso que eu quero para as futuras gerações.

Hoje se constrói o amanhã e quem cala consente!

A população anda como se os cavalos fossem invisíveis, por absoluta covardia. Os covardes é que fazem aumentar a violência nos centros urbanos. Cavalo é campeiro e temos que exigir que fiquem no campo. Enquanto admitirmos o relho, que é crime, o espancamento, que é crime, a sobrecarga, até a exaustão do cavalo, estaremos admitindo todo tipo de violência social."

Fair Soares, representante da ONG Chicote Nunca Mais / RS

<http://www.chicotenuncamais.org/>

Série 19 – Prints do Documentário “O início do fim das carroças em BH”, disponível online no Youtube, e assinado pelo “Movimento Mineiro Pelos Direitos Animais”.

Maus tratos

- Trabalho forçado de égua prenhe e retirada de seu filhote ou atrelamento de filhotes à carroça para a mãe trabalhar
- Pregos por todo o corpo
- Estupros por seres humanos e com madeiras quadradas, principalmente
- Queimaduras e choques
- Ferimentos devido a equipamentos inadequados, com pregos, arames etc
- Retirada dos dentes
- Corte de línguas e rabo e orelhas quebradas
- Bicheiras e carrapatos

Maus tratos

- Dilaceramento da vulva
- Açoite no corpo, inclusive, no pênis quando é garanhão
- Castração sem anestesia
- Olho esquerdo furado para o animal não se assustar com o trânsito
- Uso do chicote / açoite
- Excesso de peso na carroça
- Chicoteamento nos olhos
- Uso de cachimbo indiscriminadamente (equipamento colocado para causar dor)

Maus tratos

- Falta de alimentação e água no decorrer da jornada
- Falta de descanso (trabalhos diurnos + noturnos + finais-de-semana)
- Carroças sem frenagem (freios)
- Uso de "professora" (freio colocado na cara do animal / ferro e corrente)
- Falta de casqueamento e ferrajamento X uso de pregos e borrachas sem ventilação nas mãos
- Falta de assistência veterinária quando necessário
- Abandono

Carroças em pleno Século XXI

NEGLIGÊNCIA
DESUMANIDADE
IRRESPONSABILIDADE
BARBÁRIE

Apesar de tanta tecnologia,
a consciência humana acomoda-se e persiste em
hábitos medievais em detrimento dos animais.
Enquanto não conseguimos libertar os cavalos da
escravidão nas carroças ...

Cavalos em Carroças

Liberte esses animais da escravidão,
priorize as caminhonetes!

- Multiplique ao máximo esta conscientização -



Série 21 – Prints do Documentário “O início do fim das carroças em BH”.

Do outro lado do conflito:

manifestações contrárias à proibição da tração animal no município:

Março de 2014

Eu acho que [a restrição da atividade com vistas à extinção das carroças] não vai funcionar. Isso aí vai proibir os carroceiros, vai proibir os trabalhadores e não vai adiantar porque **as pessoas que judiam dos cavalos, às vezes, nem carroceiro é.** Às vezes é fazendeiro, pessoas que trazem animais roubados e soltam por aí, abandonados. **Vai proibir a gente de trabalhar e não vai resolver o problema!** – Márcio Henrique da Silva, o Babão-carroceiro, representando os carroceiros do São Tomás em entrevista à TVCâmara, 17/03/2014 após uma audiência pública.

Na minha opinião, o problema das carroças é o problema dos resíduos que não são recolhidos pela SLU67. Se você colocar duas latas de entulho na sua porta o caminhão da SLU não recolhe! Cria a necessidade de contratar um carroceiro ou uma caçamba. Mas a caçamba custa em torno de R\$180,00 a R\$300,00. E quanto você tem duas latas de entulho ninguém contrata uma caçamba dessas: ou você joga na rua, agindo de forma errada, ou você contrata um serviço que ainda está regulamentado, que é o carroceiro, e que você paga bem menos que a caçamba. Agora, se formos justificar a lei pelo fato de cavalos não poderem trabalhar, então vamos legislar por finalidade! Do mesmo jeito, então, vários outros animais não vão poder trabalhar: na polícia, cão-guia de cegos, cães trabalhando em hospitais... É outro tipo de trabalho, mas é trabalho! – Luísa de Oliveira Lisboa, Veterinária, em entrevista à rádio Itatiaia em 17/03/2014 após a audiência pública na Câmara Municipal de Belo Horizonte.

Olha, **tem algumas pessoas que maltratam. Deve-se fazer alguma coisa quanto a isso mesmo.** Mas a gente trata bem! Nossos animais comem ração, são bem tratados e estão gordos. Agora a nossa dificuldade sobre trabalhar tem sido pelo fato das caçambas serem muitas e nós não temos o apoio necessário da prefeitura. Sobre o trânsito, falta compreensão do motorista porque **nós estamos trabalhando limpando a cidade!** – Márcio Henrique da Silva, o Babão-carroceiro, representando os carroceiros do São Tomás em entrevista à rádio Itatiaia em 17/03/2014 após a audiência pública.

Além de nós limparmos a cidade esse é o nosso ganha-pão de cada dia – Rogério Domingos, carroceiro, em entrevista à TVCâmara em 17/03/2014

Faixas e cartazes dos carroceiros durante o protesto de outubro e a audiência de novembro, em 2014:

“Trabalhamos com o que gostamos. E não com o que os outros querem”

“Somos homens do Bem, somos apenas carroceiros”

“Não sabemos por qual motivo de retirar os carroceiros de circulação. Só pode ser ideia de *jirico*. Somos todos pais de família. Digo não!”

Outubro de 2014, no contexto do protesto dos carroceiros

[Sobre a substituição dos cavalos por veículos motorizados] Eu vou tirar carteira [de habilitação] de quê? Eu num sei ler e nem escrever! – Denis de Abreu, carroceiro, em entrevista ao Jornal da Alterosa durante o protesto que reuniu centenas de carroças em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte, dia 22/10/2014

[Sobre os maus tratos] Alguns maltratam, sim! Mas não são da Associação. Isso tem que acabar! Do mesmo jeito que estamos correndo atrás do nosso direito, nós vamos parar isso: não vai ter animal andando à noite e nem machucado e todo mundo vai ter a carteirinha e a placa em dia – Alcir Santana, carroceiro, em entrevista ao Jornal da Alterosa durante o protesto que reuniu centenas de carroças em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte, dia 22/10/2014

Eles querem tirar os carroceiros da rua, né? E dar a gente moto. Mas a gente não aceita, não tá querendo moto, porque vai precisar de carteira... e a gente não tem. A maioria não é letrada. – Ronaldo Adriano, carroceiro, em entrevista à TVCâmara durante o protesto que reuniu centenas de carroças em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte, dia 22/10/2014

Essa reunião aqui hoje é para o bem estar de todos os carroceiros de Belo Horizonte! Essa passeata foi pacífica, sem problema nenhum. Nós não atrapalhamos o trânsito. Nós precisamos trabalhar honestamente! E assim eu acredito: que a Câmara Municipal vai dar o maior apoio para os carroceiros de Belo Horizonte! – José Carlos de Andrade, carroceiro e fazedor de carroças, em entrevista à TVCâmara durante o protesto que reuniu centenas de carroças em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte, dia 22/10/2014

Saio um pouco satisfeito, **mas faltou explicarem para a gente isso tudo que estão lançando na televisão e na internet contra a gente!** Porque nós queremos segurança! Se há fiscalização para tudo, então deve ter para o carroceiro também. **A gente quer essa fiscalização por maus tratos. Eu também sou contra os maus tratos!** Mas vamos continuar brigando pelo nosso direito de trabalhar! – José de Souza Nunes, o Zé da Horta, carroceiro, em entrevista à TVCâmara durante o protesto que reuniu centenas de carroças em frente à Câmara Municipal de Belo Horizonte, dia 22/10/2014

Novembro de 2014, durante a Audiência Pública

Quando eu comecei a trabalhar com o deputado Wander Borges em prol dos condutores de veículos de tração animal (CVTA) era para termos aposentadoria [registrando-se como Microempreendedores Individuais]! Porque o deputado apresentou o projeto e então colocamos isso em pauta. (...) Muitas palavras bonitas foram ditas aqui hoje, mas algumas delas eu não estou de acordo: a prefeitura não tem apoiado os condutores de veículos de tração animal, os bota-fora (URPV) foram feitos para os condutores de VTA e o que mais se vê é caminhonete despejando entulho, retirando o trabalho dos Condutores de VTA. Outra coisa aqui que uma senhora nos acusou: de um animal estar amarrado no rabo de outro. Isso, se você for na roça, vai ver muito isso: é prática de cigano aqui em Belo Horizonte! [uma ampla salva de palmas toma a plateia e rouba a cena] **Animal que é solto em vias não são animais de pessoas que trabalham com carroça!** Um animal de carroça, hoje, é avaliado em R\$5.000,00, tem ali o Zé da Égua que faz carroça no padrão exato, e você pode confirmar. Então essa carroça e esse cavalo tem que ficar sempre muito bem guardado, porque senão vem um ladrão e rouba! (...) eu não vim aqui pra discutir

cavalo de lata! (...) Nós somos contra aquele que bate e maltrata o animal. Nós somos a favor daquele que trabalha de acordo com a lei e cuida dos animais. (...) sobre a aposentadoria: ô gente! Se você olhar para o ser humano, que merece o primeiro cuidado, aquele homem que cuida do animal é um animal, também, só que racional. Nós somos racionais. Isso tudo tá acontecendo aqui é por descaso dos órgãos públicos em causas que têm sido deixadas para trás! Nós temos aqui pessoas que fazem carroças no padrão certo. Nós temos mulheres que trabalham [como carroceiras] (...)

E venho aqui falar também, de uma coisa que estava no projeto de lei, que é a **questão da ferradura, porque a ferradura de ferro no asfalto é dura e traz dano ao animal, ela não tem a aderência de uma ferradura de borracha** [nova salva de palmas toma a audiência], o animal com ferradura de ferro pode escorregar numa subida e machucar o joelho, provocando acidentes.... Se alguém soltar um foguete e o animal assustar ele não perde a aderência com a ferradura de borracha. (...). Alguns falam que ela não presta, mas ela serve sim! Ajuda o animal, tem mais tempo de trabalho, etc. e isso precisa ser mudado. (...) eu tenho ali, pessoas sentadas, que o filho e a filha estão fazendo faculdade. Então é um trabalho digno e tem que ser respeitado! Eu exijo respeito! Eu cheguei numa reunião e **uma ativista veio me dizer que eu sou pobre de espírito... Nós não somos pobres de espírito!** Nós somos pessoas que aprendemos a trabalhar com carroça, demos o sustento da família com carroça e muita gente nunca maltratou um animal.” – Giovanni Roberto Soares, presidente da Associação dos Condutores de Veículos de Tração Animal.

(...)

“Eu gostei muito de conhecer os ativistas! As mulheres e os homens na reunião, porque **eu pude saber o que é um ativista! Que tem vários tipos de ativistas: tem o ativista que é contra o trabalho do animal e tem o ativista que é contra o maltrato do animal!** E esse que é contra maltrato do animal **todos os condutores de veículos de tração animal que estão aqui também são ativistas, porque são contra os maus tratos dos animais** [uma terceira salva de palmas]! Então eu deixo isso aqui pra mesa: que venham olhar a questão da tração-animal mas olhem a questão das ferraduras. Nós somos contra os maus tratos aos animais, mas queremos o apoio de vocês!” – Giovanni Roberto Soares, presidente da Associação dos Condutores de Veículos de Tração Animal, durante a audiência pública de novembro de 2014.

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

A gente tem que saber uma coisa: **os nossos carroceiros é guerreiro!** E muitos carroceiros aqui tem filhos formados ai, tirado o pão de cada dia das carroças! E a maioria dos carroceiros que nós temos aqui, podem ir nas baias deles, para ver: os cavalos são tudo bem tratados! **Nós tínhamos o nosso convênio veterinário da UFMG! Até isso nos retirou! Dava vacina, dava remédio, dava tudo... Retirou de nossos carroceiros,** não sei se tirou das outras comunidades. (...) Não é só palavras bonitas que a gente fala não. A gente tem que se educar e ser exemplo e espelho, para toda a nossa comunidade [uma salva de palmas toma a audiência] eu tô aqui representando nós, os carroceiros, agradeço cada um de vocês, o esforço de cada um. **Mas até quando a prefeitura vai ficar sem**

cumprir as obras do PAC!⁶⁸ (...) Eu peço para vocês pensarem em nós, que somos carroceiros, pensar em nossas famílias. Os nossos carroceiros aqui não são leigos, muitos deles, trabalhando, já formaram filho na universidade! Nós temos casos desses aqui! – Rogério Domingues, carroceiro do bairro São José, durante a audiência pública de novembro de 2014.

Novembro de 2014, após a Audiência Pública

[sobre os vídeos apresentados pelos ativistas] Cavalos morrendo, aquelas coisas... **Nunca aconteceu aquilo lá**, eles podem ir lá, podem ir visitar nossos cavalos. Não é como poderia ser, porque muitas pessoas não têm condições de tratar como deveria, mas nós fazemos o possível, nossos cavalos estão bonitos! Inclusive já foi policial lá por conta de denúncias e os policiais falaram “Não! Seus cavalos estão bem tratados, em vista do que já vimos por aí...” – José Maria de Oliveira, presidente da Associação dos carroceiros do bairro São José, em entrevista à TVCâmara após a audiência pública de novembro de 2014

⁶⁸ Como o modo de vida carroceiro é característico das periferias urbanas, o programa de urbanização de favelas da prefeitura se depara, de maneira recorrente, com a intersecção entre habitação humana e equina, notadamente nas vilas São Tomás e Aeroporto, que acompanho desde 2011, e a vila São José, localizada na região Noroeste/Pampulha da cidade. Como foi dito, o Programa (Vila Viva) é conhecido por desconsiderar as diferenças e homogeneizar a população-alvo por meio da categoria “beneficiados”. Se a diversidade de formas de habitar o mundo não é considerada no que se refere aos humanos, a situação torna-se ainda mais grave quando entre os moradores estão viventes não-humanos que importam, como cavalos, porcos, galinhas, patos ou até mesmo os cachorros de médio e grande porte.

Do ponto de vista do outro, mas qual outro?

Sem negar a importância de legislações que protejam juridicamente os animais, é preciso considerar, entretanto, que um modo de vida tão particular singularizado ao longo de décadas nas periferias urbanas, enfim, que um modo de vida tão comum nas favelas brasileiras não deve ser acionado como responsável pelo todo e qualquer maltrato cometido contra cavalos. Deveria menos ainda ser penalizado com proibições autoritárias ou regulamentações excessivas que na prática inviabilizam o próprio registro como decorrência dos altos custos necessários à adequação da norma, como instalação das ferraduras de metal com pinos de tungstênio, os refletores, o chip com GPS, o atestado de bom estado de saúde animal emitido por médico veterinário com registro no Conselho Regional de Medicina Veterinária, o atestado de boa saúde física e metal do carroceiro emitido por médico registrado no Conselho Regional de Medicina, etc.

O *animal-estar* descrito por Derrida tem início a partir do reconhecimento do ponto de vista de um sujeito não humano, um gato, que provoca uma reflexão e um mal estar sobre os limites das duas humanidades, a saber, o animal humano e a condição humana. Através do relato de uma experiência de constrangimento ao ver-se nu diante de uma gata que o observava insistentemente, o filósofo discorre sobre esse singular animal que veste roupas para tapar o sexo e, sem as roupas, cora de vergonha, mesmo diante de um outro animal que no entanto ignora o sentimento, o afeto e a experiência de existir na nudez. A experiência provoca a reflexão sobre a comunicação entre os viventes e os termos que usamos para assujeitá-los em categorias como “animal” ou “gato”:

Quando ele responde ao seu nome (seja lá o que queira dizer “responder”, e esta será pois nossa questão), ele não o faz como um exemplar da espécie “gato”, ainda menos de um gênero ou um reino “animal”. É verdade que eu o identifico como um gato ou uma gata. Porém, antes mesmo dessa identificação, ele vem a mim como *este* vivente insubstituível que entra um dia no meu espaço, nesse lugar onde ele pôde me encontrar, me ver, e até me ver nu. Nada poderá tirar de mim, nunca, a certeza de que se trata de uma existência rebelde a todo conceito. E de uma existência mortal, pois desde que ele tem um nome, seu nome já sobrevive a ele. Ele indica seu desaparecimento possível. O meu também – e esse desaparecimento, daqui até lá, *fort/da*, se anuncia cada vez que, nudez ou não, um de nós sai de onde estamos. (DERRIDA, 2014: 26)

Animais não são desprovidos de linguagem, apenas não se comunicam por meio da fala, que é própria do homem. A comunicação entre carroceiro e cavalo, por exemplo, é construída primeiramente pelo estar junto, pelo fato da coexistência e do compartilhamento do tempo e do espaço por meio da itinerância conjunta ao longo das trilhas na favela e na base aérea do Aeroporto, nos trajetos urbanos que vinculam a favela aos bairros e os subalternos aos patrões. Ao longo de quatro anos convivendo juntos, Pulguenta e Babão habitam o mundo num cotidiano de compartilhamento das condições de habitação e trabalho, isto é, de moradia na favela e serviço *braçal*. Eles trabalham juntos, e demandam direitos que os contemplem juntos.

A moralidade dos carroceiros exige que o ponto de vista de seu companheiro de trabalho seja considerado e que a interpelação seja atendida sob pena de instaurar antipatias mútuas inscritas em suas respectivas autobiografias. Digo autobiografias no sentido de Derrida, isto é, não exclusivamente “humana”, mas sim extensiva aos viventes em geral, tratando-se d’*“a escritura de si do vivente, o rastro do vivente para si, o ser para si, a autoafecção ou autoinfecção como memória ou arquivo do vivente”* (DERRIDA, 2014: 87), porque as antipatias mútuas entre cavalos, entre carroceiros e entre cavalos e carroceiros podem acontecer como desdobramentos de acontecimentos específicos, e ficam gravados nas auto-biografias dos viventes, gerando efeitos futuros, e precisam ser consideradas – por exemplo, o desentendimento que os cavalos Periquito e Mazaropi sentem um pelo outro faz com que seus respectivos donos evitem qualquer contato entre os dois. É nesse sentido que a crítica anti-especista recai, no caso de Belo Horizonte, no desconhecimento do modo de vida carroceiro e impõe uma visão etnocêntrica sobre aquilo que os ativistas chamam friamente de “tração animal” no debate público.

O discurso dos direitos dos animais na forma como é acionado contra a tração animal em Belo Horizonte contém efeitos difusos da lógica de modernização neocolonial, que opõe a tradição *versus* civilização industrial. O logocentrismo é uma tese sobre o animal (DERRIDA, 2014) que, ao totalizar a fronteira entre humanidade e animalidade afirma que devemos ter compaixão dos animais genéricos porque eles têm a capacidade de sofrer. Mas essa imagem do sofrimento precisa ser contextualizada, pois é inegável - podemos testemunhar o sofrimento facilmente, não permitindo dúvida. Mas o animal nos olha, ou melhor, longe de serem meros animais, os sujeitos nos olham, isto é, a Pulguenta nos olha, o Mazaropi nos olha e isso reabre as questões do sofrimento, da piedade e da compaixão “[e] *do lugar que é preciso dar à interpretação dessa*

compaixão, ao compartilhar do sofrimento entre os viventes, ao direito, à ética, à política que é preciso referir a essa experiência de compaixão” (DERRIDA, 2014: 53).

Minha égua já chegou? Ah, olha ela aí, ó! Veio receber o trato, comer e dormir.

Deus fez os cães da rua pra morder vocês
Que sob a luz da lua
Os tratam como gente – é claro: aos pontapés!

(Belchior. Conheço o meu lugar)

Apesar de todo o alvoroço em torno das recentes ofensivas contra os carroceiros, eu me surpreendi diversas vezes com a forma como eles próprios lidavam com as situações. Acompanhando intensamente o circuito carroceiro desde a vila São Tomás, pude perceber a existência de um modo de vida ativado por homens e cavalos fortes, trabalhadores. A consciência tranquila por parte de cada um deles de que o trabalho é justo e não retira a dignidade dos animais energizava as próprias relações entre o Nélio e o Falcão, o Babão e a Pulgenta, o Douguinha e a Sabrina, o Pachola e o Garoto, o Mondrongo e o Guarani, o Seu Nelinho com o Periquito. Energizou também a relação entre os próprios carroceiros, que passaram por um momento de intensa reflexão sobre a conduta a ser seguida, à medida que os jornais e televisões noticiavam a promulgação de leis - municipais, estaduais e federais - que ampliavam os direitos dos animais, limitavam determinadas atividades e proibiam outras.

No São Tomás, os carroceiros foram entrando em meu passado na medida em que fomos compartilhando o tempo. O começo desse compartilhamento aconteceu durante uma pesquisa de Iniciação Científica, em novembro de 2011, sobre a urbanização daquela favela onde vivem, e por ter entrevistado, por acaso, um removido que também era carroceiro. No decorrer dos anos, eu também fui entrando no passado de cada um dos carroceiros, e fomos nos aproximando.

Quando decidi me mudar para um barracão na favela para uma “imersão etnográfica”, em 2016, eu já era uma figura conhecida havia alguns anos, mas através de visitas mais ou menos frequentes. Em abril, além de pesquisador (isto é, o retratista e filmador *deles*), eu era também vizinho e convivia diariamente no curral, nas viagens de trabalho e no Bota Fora do Campo Alegre (URPV/Bacuraus). Passei a compartilhar o tempo com mais gente ainda, gente amiga dos carroceiros: seus fregueses, funcionários da URPV, da Faculdade de Veterinária da UFMG, das casas de ração, dos haras urbanos, enfim, muitos daqueles que de alguma forma participam do circuito carroceiro e contribuem para a reprodução da cultura carroceira e do modo de vida carroceiro.

Para descrever o anúncio – que eu próprio fiz – da penúltima legislação a ser decretada, recorro ao meu caderno de campo:

Cheguei no curral às 7:00, como de costume. Levei comigo as leis acerca da tração animal referentes a 2000, 2011 e 2016, que imprimi para mostrar a eles, sendo que a última, decretada em 31 de março de 2016, passaria a valer 90 dias depois, no início de julho, e substituía as anteriores. Meio nervoso e ansioso pela reação deles, acabei desabafando a minha preocupação com relação às mudanças e os possíveis desdobramentos delas. Nelio e Jair reagiram com muita tranquilidade, dizendo que esta lei seria como as outras: impossível de ser cumprida por conter demandas e exigências inaplicáveis, muito menos no momento de crise econômica. Douguinha, um ano mais jovem que eu, disse recordar-se da sua época de criança, quando acompanhava o pai - também carroceiro - na porta do Mercado Central, onde ficava enfileirada *“aquele monte de carroças”*. *“Ele ia contar pra você, se tivesse vivo! Cês iam se gostar demais! Mas o negócio é esse: tem muito tempo que falam que o carroceiro vai acabar. Mas num vai acabar não! Carroceiro é cultura. É tradição!”*. Fiquei um pouco mais tranquilo, levando em conta a experiência acumulada por eles com o Estado, que costumava culminar em descrença e desconfiança, além de um certo desprezo. Ao sair com Azeitona rumo ao bota-fora, acabei esquecendo todos os papéis no curral, com os anexos e tudo. Ao retornar, percebi que os carroceiros queriam me contar alguma coisa, mas com algum constrangimento: a égua do Babão tinha pisoteado os papéis, que ficaram com as marcas do casco. *“É que nem os cavalos gostaram dessa lei aí não, óh, a Pulguenta até tentou rasgar ela”*. Rimos muito, e guardei na pasta os papéis com as marcas de pisoteio da égua, um pouco sujos de barro.

Ao negar a alteridade e reduzir essa forma de vida coeva a um mero arcaísmo inconveniente, uma injustiça ecológica se consuma no interior de uma legalidade autoritária criada com base na colonialidade das políticas voltadas tanto aos moradores de favelas em geral como aos carroceiros em particular. Por outro lado, o modo de vida carroceiro se reafirma como uma linha de fuga pela qual trabalhadores urbanos podem se enveredar, para conquistar a cidade. Periférica e pulsante, a aliança entre homens e cavalos nas favelas produz diferença social e cultural e proporciona autonomia e liberdade aos homens a partir da responsabilidade moral que têm com seus cavalos, com quem revesam momentos de trabalho e descanso e compartilham as condições de habitação e trabalho.

As discussões dos animalistas contra o especismo e pelo reconhecimento dos pontos de vista dos viventes não humanos, exigindo sua proteção moral e jurídica, fazem parte da crítica à pretensão de excepcionalidade da espécie humana, exacerbada pela modernidade, trazendo implicações éticas e políticas sobre as relações dos humanos com os animais não humanos e com o meio ambiente. Mas, reconhecendo também a diversidade sociocultural, cabe refletir se esse suposto descentramento do humano não se reverte no reforço etnocêntrico de um modo hegemônico elitista de tutela sobre cavalos nas cidades, que desconsidera as éticas ecológicas

singulares existentes em periferias urbanas, como aquelas desenvolvidas nos currais e nos botaforas.

Nesse sentido, ao invés da pretensão de uma igualdade genérica e universal entre todos os animais do mundo, é preciso reconhecer que há diferenças entre um homem carroceiro e um homem de hipismo, e é preciso reconhecer também que há diferenças entre um cavalo do curral, um cavalo da polícia e um cavalo de competição. E que todas essas diferenças são perpassadas por relações de poder que podem promover ou devastar a equidade entre diferentes formas de valoração moral das relações humanos-animais nos centros urbanos.

De agentes de educação ambiental e parceiros do município, o deslocamento gradual das concepções atinentes à normatização do vínculo entre humanos e cavalos vem provocando a ressignificação do ofício e da cultura carroceira no debate público, impondo a eles o lugar subalternizado de “miseráveis” que estariam “escravizando” os animais de modo a aliviarem as violências sofridas em decorrência do contexto de pobreza.

O etnocentrismo moderno-ocidental se imbrica no classismo socioeconômico e cultural nas relações desiguais e no acesso diferencial às instâncias de representação política, que oculta a hierarquização de modos de vida distintos daqueles forjados entre grupos sociais que dominam os lugares de fala das instâncias de participação popular e nas de deliberação. Os ativistas foram conquistando os espaços, inicialmente como “participantes legítimos” das audiências e, na sequência, como únicos participantes e co-redatores dos textos transformados em regulamentação no ano de 2016, quando foi aprovada a “Política Municipal de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal – VTA” por meio da lei nº16.270, que modifica inteiramente a regulação então em vigor. Mas que sustentabilidade é essa?

Possuída pela comunidade, a pessoa carroceira - o carlim-carroceiro, babão-carroceiro, véi-carroceiro – possui não só a própria comunidade como também a malha pela qual conquistam outros territórios urbanos. Essas figuras importantes, divertidas e alegres, que também ajudam a tecer o equilíbrio ecológico da favela, a malha urbana e suas margens. Margens do humano, do Estado, da cidade, da modernização e o atravessamento de todas essas margens pelo devir-cavalo, o devir-animado que proporciona condições de fuga para um território existencial exuberante. O devir-cavalo é uma linha de fuga, uma porta de “saída” entre outras, um modo de despedir-se da marginalização geográfica, econômica e simbólica que os captura e aprisiona em sub-empregos ou no mundo do crime. Fugindo com a carroça e seus cavalos, os carroceiros convivem livres nessa

forma autônoma e improvisativa de estar vivo no mundo desde comunidades morais singularmente estabelecidas nas periferias de Belo Horizonte.

BIBLIOGRAFIA

- AGIER, Michel. Antropologia da cidade. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.
- AGIER, Michel. Encontros Etnográficos: interação, contexto, comparação. São Paulo: Editora UNESP. 2015a
- AGIER, Michel. Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro. *Mana*, v. 21, n. 3, p. 483-498, 2015b.
- ALFONSIN, Betânia. "O significado do Estatuto da Cidade para a regularização fundiária no Brasil." In: Reforma urbana e gestão democrática. Rio de Janeiro: Revan/Fase (2003).
- ALMEIDA, Vanessa. de. Acidente de trabalho e perfil sócio e econômico de carroceiros em Belo Horizonte nos anos 2001 e 2002. 2003. Dissertação de mestrado em Medicina Veterinária: UFMG. 2003
- ALVITO, Marcos. Um bicho-de-sete-cabeças. In: Um Século de Favela, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, p. 181-208, 2006.
- ANDRADE, Mario. Noturno de Belo Horizonte [1924] In: MIRANDA, W. (Org.). Belo Horizonte: a cidade escrita. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.
- ANDRADE, Wallace Carrieri de Paula. Carroceiros em Belo Horizonte: ruralidade na metrópole? (Trabalho apresentado na disciplina Geografia Aplicada A, do curso de Geografia da UFMG). 2007
- ASAD, Talal. ¿Dónde están los márgenes del estado? Cuadernos de Antropología social, n. 27, p. 53-62, 2008.
- ATHAYDE, Celso... [et al.] Cabeça de Porco / Celso Athayde, My Bill, Luiz Eduardo Soares.- Rio de Janeiro Objetiva, 2005 295 p. ISBN 85-7302-7302-668-5
- BARBOSA, Jorge Luiz. As Favelas na Agenda Política do Direito à Cidade. *Revista ADvir*. Rio de Janeiro. N. 32. Pp.61-73 2014
- BEVILAQUA, Ciméa. Etnografia do Estado: algumas questões metodológicas e éticas. *Revista de Antropologia Social*. Curitiba, edição especial, n. 3, 2003.
- BILAC, Olavo. Belo Horizonte - A Nova Capital de Minas [1894]. In: MIRANDA, W. (Org.). Belo Horizonte: a cidade escrita. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.
- BILAC, Olavo. Crônica [1897]. In: In: MIRANDA, W. (Org.). Belo Horizonte: a cidade escrita. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.
- BRANDENBERGER, Francys. Plano Global Específico: um instrumento de planejamento urbano em assentamentos subnormais. In. ZENHA, Rosimari e FREITAS, Carlos Geraldo Luz de (Org.). Anais do Seminário de Avaliação de Projetos IPT em Habitação e Meio Ambiente: assentamentos urbanos precários. São Paulo: Coleção Habitare. 2002.
- BURGOS, Marcelo Baumann. Dos parques proletários ao Favela-Bairro: as políticas públicas nas favelas do Rio de Janeiro. In: Um século de favela, p. 25-60, 2006.
- CARMAN, María; YACOVINO, María Paula. " Transgrediendo el derecho de los que nos vulneran": Espacios ocupados y recuperados en la Ciudad de Buenos Aires. *Revista argentina de sociología*, v. 5, n. 8, 2007.

- CARMAN, María. Las trampas de la naturaleza. Medio ambiente y segregación en Buenos Aires, v. 1, 2011.
- CARMAN, María. El caballito de Boedo y el cartonero sin nombre: un abordaje crítico de los derechos animales. En prensa en Revista Theomai, año XVI, número 32. Universidad de Quilmes. 2015
- CARMAN, María. El Caballito de Boedo y el cartonero sin nombre: um abordaje crítico de los derechos animales. In: Lo Animal y Lo Humano. (No prelo) 2017
- CASTILHO, Sérgio Ricardo Rodrigues; LIMA, Antonio Carlos de Souza e TEIXEIRA, Carla Costa (orgs.) (2014), Antropologia das Práticas de Poder: reflexões etnográficas entre burocratas, elites e corporações. Rio de Janeiro: Contra Capa.
- CASTRO, João Paulo Macedo. 2002 Desenvolvimento e tecnologia de controle populacional. In: SOUZA LIMA, Antonio Carlos de. (org) Ed. Gestar e gerir: estudos para uma antropologia da administração pública no Brasil. Rio de Janeiro: Relume-Dumará-NUAP/UFRJ, pp. 229-258
- CLASTRES, Pierre. Do etnocídio. In: Arqueologia da Violência: pesquisas de antropologia política. Editora Cosac & Nayfi. 2004 [1980]
- COSTA, A. C. S., & ARGUELHES, D. D. O. (2008). A higienização social através do planejamento urbano de Belo Horizonte nos primeiros anos do século XX. Universitas Humanas. Brasília, 5, 1.
- CUNHA, Ana Maria, OLIVEIRA, Liliane, MARQUES, Renata, NUNES, Carlos. Carroceiros e equídeos de tração – Um problema sócio-ambiental. In: Caminhos de Geografia. Uberlândia v.8, n.24. 2007 [CUNHA et al]
- DA SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu. De um Prosaico Coexistir Interespecífico aos Dilemas do Biopoder: as interações humanas e não humanas no mundo urbano contemporâneo amazônico. Ilha Revista de Antropologia, v. 17, n. 1, p. 55-81, 2015.
- DAS, Veena; POOLE, Deborah. El Estado y sus márgenes. In: Revista Académica de Relaciones Internacionales, núm. 8 GERI-UAM ISSN 1699 – 3950. 2008.
- DAVIS, Mike. 3. A traição do Estado (59-78); 5. Haussmann nos trópicos (103-126); 6. Ecologia de favela (127-154). In: Planeta favela. São Paulo: Boitempo editora, 2006
- DINOVELLI-LANG, Danielle. The Return of the Animal: Posthumanism, Indigeneity, and Anthropology In: Environment and Society: Advances in Research 4 (2013): 137–156
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. 1933 – Micropolítica e Segmentaridade (p.83-115). In: Mil Platôs v. 3. Ed. 34. São Paulo. [1980 (1996)]
- DELEUZE, Gilles. O que é um dispositivo. G. Deleuze, O mistério de Ariana, p. 83-96, 1996.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. Devir-intenso, devir-animal, devir-imperceptível. Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia, v. 4, p. 11-113, 1997.
- DERRIDA, Jacques. O animal que logo sou. 2ª edição. São Paulo: Editora UNESP, 2011.
- DROUIN, Jean-Marc; SERRES, Michel; DA SILVA, Armando Pereira. Reinventar a natureza: a ecologia e a sua história. Coleção Perspectivas Ecológicas. Edição Instituto Piaget, 1991.

DUARTE, Regina Horta. À sombra dos figos: cidade e natureza em Belo Horizonte. *Ambiente & Sociedade*, v. 10, n. 2, p. 25-44, 2007.

DUBOIS, Philippe. Da verossimilhança ao índice: pequena retrospectiva histórica sobre a questão do realismo na fotografia; O Golpe do corte – A questão do espaço e do tempo no ato fotográfico. IN: _____. *Ato Fotográfico e outros ensaios*. Campinas, SP: Papyrus, 2012.

EVANS-PRITCHARD, Edward Evan. Os nuer – uma descrição do modo de subsistência e das instituições políticas de um povo nilota. São Paulo, Perspectiva, 2011.

_____. *Kinship and marriage among the Nuer*. Oxford: Clarendon Press, 1990 [1951].

ESCOBAR, Arturo; RESTREPO, Eduardo. *Territorios de diferencia: lugar, movimientos, vida, redes*. Enviñ editores, 2010.

FELDMAN-BIANCO, Bela. Prefácio e Introdução. *Antropologia das sociedades contemporâneas: métodos*. São Paulo: Unesp, p. 7-56, 2010.

FELTRAN, Gabriel de Santis. Margens da política, fronteiras da violência uma ação coletiva das periferias de São Paulo. In: *Lua Nova*, São Paulo, 79: 201-233, 2010

_____. Governo que produz crime, crime que produz governo o dispositivo de gestão do homicídio em São Paulo (1992 – 2011) In: *Rev. bras. segur. pública* | São Paulo v. 6, n. 2, 232-255 Ago/Set 2012

FERNANDES, Edésio; PEREIRA, Helena Dolabela. “81gO Fracasso da Urbel”81h, 2010. Disponível em <http://massote.pro.br/2010/10/o-fracasso-da-urbel-edesio-fernandes-e-helena-dolabela-pereira/> consultado em 27/08/2012)

FERNANDES, Edésio; PEREIRA, Helena Dilabela. "Legalização das Favelas: Qual é o problema de Belo Horizonte?." *Planejamento e Políticas Públicas* 1 (2010).

FLORIT, Luciano Félix. Conflitos ambientais, desenvolvimento no território e conflitos de valoração: considerações para uma ética ambiental com equidade social. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, v. 36, 2016.

FLORIT, Luciano Félix; GRAVA, Diego da Silva. Ética ambiental e desenvolvimento territorial sustentável: uma análise com base na categoria de especismo. *Ambiente & Sociedade*, v. 19, n. 4, p. 23-42, 2016.

FOUCAULT, M. *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1979

GUATARRI, Félix. *As três ecologias*. Trans. MC f. Bittencurt. Campinas: Papyrus, 1990.

GEERTZ, Clifford. Uma descrição densa. In: _____. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC, 2008, p.3-24.

GLUCKMAN, Max. Análise de uma situação social na Zululândia Moderna. In: FELDMAN-BIANCO, Bela (Org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas: métodos*. São Paulo: Ed. UNESP, 2010.

GUIMARAES, Berenice Martins. (1992) *Favelas em Belo Horizonte: tendências e desafios. Análise e Conjuntura*, Belo Horizonte, v. 7, n. 2 e 3, p. 11-18, maio/dez.

GUPTA, Akhil; FERGUSON, James. Más allá de la “cultura”: espacio, identidad y las políticas de la diferencia. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, n. 7, p. 233-256, 2008.

HARAWAY, Donna. *The companion species manifesto: Dogs, people, and significant otherness*. Chicago: Prickly Paradigm Press, 2003.

_____. Saberes localizados: a questão da ciência para o feminismo e o privilégio da perspectiva parcial. *cadernos pagu*, n. 5, p. 7-41, 2009.

_____. A partilha do sofrimento. *Horizontes Antropológicos*, v. 35, p. 27-64, 2011.

HOLSTON, James. "Legalizando o ilegal: propriedade e usurpação no Brasil." *Revista Brasileira de Ciências Sociais* 21 (1993): 68-89.

ILAR (International League for Animal Rights) *Declaração Universal dos Direitos dos Animais*, 1978.

INGOLD, Tim et al. Debate: “Human worlds are culturally constructed”. In: INGOLD, Tim. *Key debates in anthropology*. Psychology Press. Londres, Routledge, pp. 99-146, 1996.

INGOLD, Tim. 1995. Humanidade e animalidade. In: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 28, n. 10, 1995.

_____. Da transmissão de representações à educação da atenção. *Educação*, v. 33, n. 1, 2010.

_____. “Trazendo as coisas de volta à vida: emaranhados criativos num mundo de materiais. In: *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, 18, n. 37, p. 25-44, jan./jun. 2012.

_____. “I - A Antropologia ganha vida” (pp.25-42); “6. Ponto, linha, contraponto: do meio ambiente ao espaço fluido” (pp.127-143) In: INGOLD, Tim. *Estar Vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição*. Petrópolis: Editora Vozes. 2015

JEGANATHAN, Pradeep. Checkpoint: anthropology, identity, and the State. In: *Anthropology in the Margins of the State*, p. 67-80, 2004.

LATOUR, Bruno. *Jamais fomos modernos: ensaio de antropologia simétrica* – Rio de Janeiro: Ed. 34, 1999

LEACH, Edmund. Aspectos antropológicos da linguagem: categorias animais e insulto verbal. In: DAMATTA, Roberto (org.) *Edmund Leach. Antropologia.1983 [1964] (170-198)*.

LEEDS, Elizabeth. *Cocaina e poderes paralelos na periferia urbana brasileira*. In: *Um século de favela*. Editora FGV, Rio de Janeiro. 2006,

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade [1968]*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5ª edição. São Paulo: Centauro, 2011.

LEITE LOPES, José Sergio; PALMEIRA, Moacir; BARREIRA, César. *Audiência pública em Angra dos Reis: debate em torno do licenciamento de uma usina nuclear. Política no Brasil: visões de antropólogos*, 2006.

LOPES, Nian Pissolati. *Homemcavalo [manuscrito]: uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte / Nian Pissolati Lopes. Dissertação (mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. 2013*

MAGALHÃES, Beatriz Judice. *Liminaridade e exclusão: os catadores de materiais recicláveis e*

suas relações com a sociedade brasileira. Dissertação (mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. 2012

MAGNANI, José Guilherme Cantor. "A rua e a evolução da sociabilidade." *Cadernos de História de São Paulo* 2 (1993): 45-54.

_____. *Festa no Pedaço: cultura popular e lazer na cidade*. São Paulo, Editora Hucitec. 1998.

_____. *De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana*. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, 2006.

_____. "Outra Trajetória: Da periferia ao centro" (pp.83-110) In: *Da periferia ao centro: trajetórias de pesquisa em antropologia urbana*. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2012.

_____. "O circuito: proposta de delimitação da categoria." *Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP*, 15 (2014).

MARCUS, George E. *Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography*. *Annual review of anthropology*, p. 95-117, 1995.

MARCUS, George E.; FISCHER, Michael MJ. *Anthropology as cultural critique: An experimental moment in the human sciences*. University of Chicago Press, 1999.

MARIZ, Cecília L.; FERNANDES, Sílvia Regina Alves; BATISTA, Roberto. *Os universitários da favela*. In: *Um século de favela*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, p. 323-337, 2006.

MIRANDA, Wander Melo. (Org.). *Belo Horizonte: a cidade escrita*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.

MOTTA, Luana Dias. *A normatização da limpeza e da beleza no Aglomerado do Morro das Pedras-BH: estratégias legais, políticas e discursivas para implementação do Programa Vila Viva*. 2009. Monografia (Graduação em Ciências Sociais) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG. Belo Horizonte -MG. 2009.

_____. *A questão da habitação no Brasil: políticas públicas, conflitos urbanos e o direito à cidade*. <http://conflitosambientaismg.lcc.ufmg.br>. v. 29, p. 06-11, 2010. Acesso em 03/01/2013, v. 29, p. 06-11. 2010.

_____. *Da construção da nova capital mineira ao atual modelo de gestão de vilas e favelas: notas sobre um estudo de caso do Programa Vila Viva*. *Cadernos de História*, Belo Horizonte, v.13, n. 19, 2º sem. 2012

_____. *Programa Vila Viva. como o planejado chega ao lugar*. III Congresso em Desenvolvimento Social, 2012. (disponível em http://www.congressods.com.br/cronograma/GT8_A_cidade_politicas_publicas_e_os_territorios_da_politica_sessao_2.pdf, consultado em 18/07/2014)

_____. *Sofrimento, responsabilização e desejo: uma análise dos processos decorrentes das mudanças de moradia no âmbito do Programa Vila Viva – Belo Horizonte [manuscrito]*. 148f.: il. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, 2013

NADER, Laura. "Up the anthropologist: perspectives gained from studying up" In: HYMES, D., ed. – *Reinventing anthropology*. New York: Random House, 1972.

OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de. O dispositivo da Gentrificação: etnografia da intervenção do Estado para fins de urbanização nas vilas São Tomás e Aeroporto, em Belo Horizonte – MG. Monografia (Graduação em Antropologia com habilitação em Antropologia Social). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFMG. Belo Horizonte, 2014.

OST, François; “À Sombra de Pã: a deep ecology” (pp.169-234) e “Entre sujeito e objeto, a equívoca condição do animal, esse ser vivo nosso semelhante” (pp.235-277) In: A natureza à margem da lei: a ecologia à prova do direito. Coleção Direito e Direitos do Homem. Edição Instituto Piaget. 1995.

PEREIRA, Claudius Vinícius Leite; AFONSO, Andrea Scalón e MAGALHÃES, Maria Cristina Fonseca de. Programa Vila Viva: Intervenção estrutural em assentamentos precários. 2007. Texto apresentado no 17º Encontro Nacional da Anamma, realizado em 2007, em Recife. Disponível em:

http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=urbel&tax=7901&lang=pt_BR&pg=5580&taxp=0&&idConteudo=22546&chPlc=22546. Acessado em: 21/06/2014. [PEREIRA et al, 2007]

POOLE, Deborah. Between threat and guarantee: justice and community in the margins of the Peruvian state. *Anthropology in the Margins of the State*, p. 35-65, 2004.

REZENDE, Heloisa Helena; PALHARES, Maristela; AGUIAR, Estevão; SILVA, Regina Helena; PEREIRA, Maria. “ Impacto da migração dos carroceiros de belo Horizonte: setor formal para o setor informal” In: Anais do 2o congresso brasileiro de extensão universitária. 2004 [REZENDE et al, 2004]

RINALDI, Alessandra de Andrade. Marginais, delinqüentes e vítimas: um estudo sobre a representação da categoria favelado no tribunal do júri da cidade do Rio de Janeiro. In: Um século de favela. Editora FGV, Rio de Janeiro., p. 299-322, 2006.

SANTOS, Ana Flávia. “Não se pode proibir comprar e vender terra - Terras de ocupação tradicional em contexto de grandes empreendimentos”. In: In: ZHOURI, Andrea e VALENCIO, Norma (organizadoras). Formas de matar, de morrer e de resistir: Limites da resolução negociada de conflitos ambientais. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

SEGATO, Rita Laura. Antropologia e direitos humanos: alteridade e ética no movimento de expansão dos direitos universais. *Mana*, v. 12, n. 1, p. 207-236, 2006.

SEM AUTOR, “Uma Carroça de Respeito: correção ambiental e reciclagem com carroceiros em Belo Horizonte”. In: História de um Brasil que Funciona. Clico de premiações em Gestão Pública e Cidadania. 2000

SILVA, Paulo José; BRITO, Mozar. Práticas de Gestão de resíduos da construção civil: uma análise de inclusão social de carroceiros e cidadãos desempregados. In; Gestão e produção, v13, n.3. 2006 [SILVA & BRITO, 2006]

Souza Lima, Antônio Carlos de & CASTRO, João Paulo Macedo. Política (s) Pública (s). In: PINHO, Osmundo & SANSONE, Livio (editores), Raça: Novas Perspectivas Antropológicas. Brasília, ABA, pp.351-392. [SOUZA LIMA & CASTRO, 2008]

STRATHERN, Marilyn. “O efeito etnográfico”. In: O efeito etnográfico e outros ensaios. São Paulo, Cosac Naify, 2014.

SOSNISKI, Cristina 2006. Repensando as fronteiras entre lixo e corpo: Estudo etnográfico sobre o cotidiano de recicladores, catadores e carroceiros na Ilha Grande dos Marinheiros. (dissertação de mestrado em antropologia social. Porto Alegre. 2006

TEIXEIRA, Carla Costa. Introdução. In: Em busca da experiência mundana e seus significados. Georg Simmel, Alfred Schutz e a Antropologia. Rio de Janeiro: Editora Relume Dumará. 2000.

TEIXEIRA, Carla Costa; SOUZA LIMA, Antonio C. A antropologia da administração e da governança no Brasil: área temática ou ponto de dispersão?. Horizontes das ciências sociais no Brasil: Antropologia, p. 51-96, 2010.

TELLES, Vera da Silva. "Nas dobras do legal e do ilegal: ilegalismos e jogos de poder nas tramas da cidade." Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social 2, no. 5-6 (2010): 97-126.

TERRA, Paulo Cruz. Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870). Niterói: UFF, 2007.

THOMAS, Keith. O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). São Paulo: Companhia das Letras. 2010

VALLADARES, Licia do Prado. A invenção da favela: do mito de origem a favela.com. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

VAN VELSEN, J. (1967) A análise situacional e o método de estudo de caso detalhado. In: FELDMAN-BIANCO, Bela (Org.). Antropologia das sociedades contemporâneas: métodos. São Paulo: Ed. UNESP, 2010

VASCONCELLOS, Salomão de. Memórias de uma república de estudantes. Belo Horizonte: mantiqueira. [1951] In: MIRANDA, W. (Org.). Belo Horizonte: a cidade escrita. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1996.

VELHO, Gilberto; CASTRO, EV de. O conceito de cultura e o estudo de sociedades complexas: uma perspectiva antropológica. Revista Artefato, Rio de Janeiro, ano I, n. 1, p. 25-33, 1978.

_____. "O antropólogo pesquisando em sua cidade: sobre conhecimento e heresia." O desafio da cidade. Novas perspectivas da Antropologia Brasileira. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

_____. Prestígio e ascensão social: dos limites do individualismo na sociedade brasileira. Individualismo e cultura, v. 2, 1987.

_____. Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana. Zahar, 2013.

VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. 2002. Perspectivismo e multinaturalismo na América Indígena. In: A inconstância da alma selvagem e outros ensaios de antropologia, p. 345-399.

WAGNER, Roy. I. A presunção da cultura (pp.37-68); II A Cultura como Criatividade (pp.69-106); V. A invenção da Sociedade. (pp. 247-308); VI. A Invenção da Antropologia (pp309-366) In: _____. A invenção da cultura. 1ª edição Cosac Naify Portátil. São Paulo: Cosac Naify. 2012.

ZALUAR, Alba. A máquina e a revolta: as organizações populares e o significado da pobreza. Brasiliense, 1985.

ZALUAR, Alba; ALVITO, Marcos. Um século de favela. FGV Editora, 1998.

ZHOURI, Andréa; TEIXEIRA, Raquel. O. S. Paisagens Industriais e Desterritorialização de

Populações Locais: conflitos socioambientais em projetos hidrelétricos. In: ZHOURI, A.; SIANO, D. B. P.; LASCHEFSKI, K. (Org.). *A Insustentável Leveza da Política Ambiental: desenvolvimento e conflitos socioambientais*. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

ZHOURI, Andréa. *Conflitos Sociais e Meio Ambiente Urbano*. Série Documenta (UFRJ. Online), v. 1, p. 1/4-8, 2007.

_____. *Justiça Ambiental, Diversidade Cultural e Accountability: desafios para a governança ambiental*. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 23, n. 68, p.97-107, 2008

_____. *Mapeando desigualdades ambientais. Mineração e desregulação ambiental*. In: In: ZHOURI, Andrea e VALENCIO, Norma (organizadoras). *Formas de matar, de morrer e de resistir: Limites da resolução negociada de conflitos ambientais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

Outras referências:

CMBH, 2013 Projeto de lei nº 832/2013, de autoria do vereador Adriano Ventura (PT), pretendia criar o “o programa BH de bem com os animais e redução gradativa do número de veículos de tração animal”.

CMBH, 2014a. *Matéria – audiência pública – carroceiros*. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=W1HGqQyxNcI> consultado em 20/09/2015

CMBH, 2016. “AUDIÊNCIA PÚBLICA - LEI DOS CARROCEIROS”, publicado em 25/04/2016, disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=C9h-rKbPq0Y>, consultado em 17/02/2017.

E.M (ESTADO DE MINAS), 2014/10 “Carroceiros fazem protesto no Centro de Belo Horizonte” Disponível em http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2014/10/22/interna_gerais,582076/carroceiros-fazem-protesto-em-direcao-ao-centro-de-bh.shtml consultado em 13/11/2014

Favela é isso aí, a; b

G1, 2014/10 “Protesto de carroceiros interdita faixas da Av. Dom Pedro II”. disponível em <http://g1.globo.com/minas-gerais/transito/noticia/2014/10/bh-10h15-protesto-de-carroceiros-interdita-faixas-da-avenida-pedro-ii.html> consultado em 13/11/2014

HOJE EM DIA, 2014/10. “Carroceiros vão às ruas de BH contra projeto que proíbe tração animal” disponível em <http://www.hojeemdia.com.br/horizontes/carroceiros-v-o-as-ruas-de-bh-contra-projeto-que-proibe-trac-o-animal-1.276947> consultado em 13/11/2014

HOJE EM DIA, 2016/12. “Carroças são banidas de grandes avenidas de BH; veja outras normas”. Disponível em <http://hojeemdia.com.br/horizontes/carro%C3%A7as-s%C3%A3o-banidas-de-grandes-avenidas-de-bh-veja-outras-normas-1.431026> Consultado em 01/12/2016

ITATIAIA, 2014. Grupos de defesa dos animais pedem extinção dos carroceiros em Belo Horizonte, audio e texto disponíveis em <http://www.itatiaia.com.br/noticia/grupos-de-defesa-dos-animais-pedem-extincao-dos-carroceiros-em-belo-horizonte> , consultado em 05/04/2014

J.A (Jornal da Alterosa), 2016a. “Carroceiros de BH devem se adaptar à nova regulamentação da prefeitura”, publicado em 04/04/2016, disponível em

<https://www.youtube.com/watch?v=XvaRmuDpeoE>, consultado em 17/02/2017,

J.A (Jornal da Alterosa), 2016b. “Prefeitura de Belo Horizonte veta carroceiros em vias de ligação regional” publicado em 9/12/2016, disponível em https://www.youtube.com/watch?v=2kpBrR5D_r4, consultado em 17/02/2017,

MANUELZÃO, Projeto (2006). A Bacia Hidrográfica do Ribeirão Onça (23 páginas). Cartilha elaborada e organizada pelo Grupo de Educação Ambiental do Subcomitê do Onça. Sub-projeto “Manuelzão Vai à Escola”. Disponível *online* em <https://manuelzaovaiaescola.wordpress.com/> consultado em 23/03/2017

O TEMPO, 2014/10 “Carroceiros protestam contra projeto que pode extinguir carroças em BH”. Disponível em <http://www.otempo.com.br/cidades/carroceiros-protestam-contra-projeto-que-pode-extinguir-carro%C3%A7as-em-bh-1.935669> consultado em 13/11/2014

PBH, s/d. Unidade de Recebimento de Pequenos Volumes (URPV). Disponível em: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=slu&tax=34907&lang=pt_BR&pg=5600&taxp=0& - Consultado em 18/07/2015

Ou PORTAL PBH, S/D. URPV: disponível em http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=slu&tax=34907&lang=pt_BR&pg=5600&taxp=0& Consultado em 18/07/2015

Plano Global Específico, PGE, 2001a. Relatório sobre Aspectos Sócio-econômicos e Organizativos das vilas São Tomás e Aeroporto.

Plano Global Específico, PGE, 2001b. Relatório Diagnóstico das vilas São Tomás e Aeroporto.

PORTARIA Nº 118/2016, de 28 de novembro de 2016. Dispõe sobre o Serviço de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal no Município de Belo Horizonte e dá outras providências. Poder Executivo. Secretaria Municipal de Serviços Urbanos – BHTRANS.

VILA VIVA, S/D. Encarte institucional de apresentação das Unidades Habitacionais a serem construídas nas vilas Aeroporto, São Tomás e Juliana. Assinado pela Prefeitura de Belo Horizonte, Caixa Econômica Federal, Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e Ministério das Cidades, Governo Federal.

ANEXOS –
LEIS⁶⁹ RELATIVAS AOS CARROCEIROS EM BELO HORIZONTE

1) LEI Nº 8093/00 DE 26 DE SETEMBRO DE 2000

(Projeto de Lei nº 1.652/00 - Vereador André Quintão - PT)

INSTITUI O DIA MUNICIPAL DO CARROCEIRO.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Dia Municipal do Carroceiro, a ser comemorado no primeiro domingo de setembro.

Art. 2º O Executivo incentivará a comemoração da data, promovendo o Encontro Municipal dos Carroceiros.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, 26 de setembro de 2000

Célio de Castro
Prefeito de Belo Horizonte

⁶⁹ Toda a legislação transcrita está disponível no site <http://www.leismunicipais.com.br>

2) DECRETO Nº 10.293, DE 12 DE JULHO DE 2000

(Revogado pelo Decreto nº 16.270/2016)

DISCIPLINA A UTILIZAÇÃO DE VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL EM VIAS E LOGRADOUROS PÚBLICOS DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE.

O Prefeito de Belo Horizonte, no uso de suas atribuições legais, decreta:

Art. 1º A utilização de Veículo de Tração Animal em vias e logradouros públicos sujeita-se a prévio licenciamento, cadastramento e fiscalização pelo órgão competente do Executivo, nos termos deste Decreto e da legislação vigente.

Parágrafo Único - A condução do Veículo de Tração Animal sujeita-se a prévia autorização para seu condutor e ao controle sanitário do animal.

Art. 2º Os Veículos de Tração Animal serão licenciados e cadastrados anualmente, mediante apresentação de requerimento e documentação próprios, **sem ônus para o proprietário**.

Art. 3º **Compete a BHTRANS vistoriar, registrar, emplacar, licenciar o Veículo de Tração Animal, emitir autorização** para sua condução e **proceder à fiscalização** prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 4º Compete à Secretaria Municipal de Saúde a vacinação e o controle sanitário do animal.

Art. 5º Compete à Superintendência de Limpeza Urbana fiscalizar o acondicionamento e deposição adequados do material transportado nas unidades autorizadas.

Art. 6º Compete às Administrações Regionais cadastrar os Veículos de Tração Animal e fiscalizar sua utilização.

Art. 7º A utilização do Veículo de Tração Animal em desacordo com o disposto neste Decreto sujeita o responsável às penalidades previstas na legislação vigente.

Art. 8º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, 12 de julho de 2000

CÉLIO DE CASTRO
Prefeito de Belo Horizonte

RITA MARGARETE DE CÁSSIA FREITAS RABELO
Secretária Municipal de Governo

DÉLCIO ANTÔNIO DUARTE
Secretário Municipal de Atividades Urbanas

MARIA DO SOCORRO ALVES LEMOS
Secretária Municipal da Saúde

3) LEI Nº 10.119, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2011

(Regulamentada pelo Decreto nº 16.270/2016)

DISPÕE SOBRE A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULO DE TRACÇÃO 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 administrar-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. 8º 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.

MÁRCIO ARAÚJO DE LACERDA
Prefeito de Belo Horizonte

(Originária do Projeto de Lei nº 226/09, de autoria do vereador Anselmo José Domingos)

4) LEI Nº 10.764, DE 02 DE OUTUBRO DE 2014

Altera as leis nºs 8.690/03, 9.011/05, 9.303/07, 9.490/08, 9.550/08, 10.252/11 e 10.671/13, que dispõem sobre plano de carreira, remuneração, estrutura organizacional, diretrizes, empregos públicos, metas e dão outras providências, e cria função pública, no âmbito do Executivo.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Ficam acrescentadas ao quantitativo do cargo público de provimento efetivo de Assistente Administrativo, constante do quadro do Anexo I da Lei nº 8.690, de 19 de novembro de 2003, as seguintes vagas:

CARGOS	NÚMERO DE CARGOS
Assistente Administrativo	346

Art. 2º - O art. 138 da Lei nº 9.011, de 1º de janeiro de 2005, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 138 - [...]”

Parágrafo único - O recrutamento limitado a que se refere o inciso III do caput deste artigo compreenderá servidores ocupantes de cargos de provimento efetivo da Fundação Municipal de Cultura, bem como servidores ocupantes de cargos ou empregos de provimento efetivo da administração direta ou indireta do Município, cedidos à Fundação Municipal de Cultura, que tenham exercido cargo, emprego ou função pública na extinta Secretaria Municipal de Cultura.”. (NR)

Art. 3º - Fica acrescido ao Capítulo III da Lei nº 9.011/05 o seguinte art. 158-A:

“Art. 158-A - Fica criada a Coordenadoria de Defesa dos Animais, vinculada à Secretaria Municipal de Meio Ambiente, cuja finalidade é elaborar, coordenar e executar políticas públicas voltadas à proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana, em cooperação com as demais instâncias municipais, estaduais e federais envolvidas, as instituições de ensino e pesquisa e a sociedade civil em geral.”. (NR)

Art. 4º - Fica acrescida a seguinte linha ao quadro que integra o Anexo I da Lei nº 9.011/05:

“ANEXO I [...]”

CARGO OU FUNÇÃO PÚBLICA PREVISTOS NA LEGISLAÇÃO ANTERIOR	CARGO OU FUNÇÃO PÚBLICA PREVISTOS NESTA LEI	QUANTIDADE DE VAGAS
	Coordenador de Defesa dos Animais	1

”.
(NR)

Parágrafo único - Ficam acrescentadas ao quadro que integra o Anexo I da Lei nº 9.011/05 as seguintes vagas:

CARGO	QUANTIDADE DE VAGAS
Gerente de 3º nível	2

Art. 5º - Ficam acrescentadas ao quadro que integra o Anexo I da Lei nº 9.011/05 as seguintes vagas:

CARGO	QUANTIDADE DE VAGAS
Assessor Jurídico II	1
Assessor Jurídico III-C	3

Art. 6º - Fica acrescida a seguinte linha ao Anexo II da Lei nº 9.011/05:

“ANEXO II [...]”

CARGO	REQUISITO PARA PROVIMENTO
Coordenador de Defesa dos Animais	conhecimentos específicos

”. (NR)

Art. 7º - O piso de remuneração e a gratificação de dedicação exclusiva do cargo de provimento em comissão de Coordenador de Defesa dos Animais são os correspondentes ao cargo de provimento em comissão de Gerente de 1º nível - classe C, em conformidade com o inciso III do § 2º do art. 2º da Lei nº 9.011/05.

Art. 8º - O art. 15 da Lei nº 9.303, de 9 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15 - O pagamento da GEFT e da GAEFT, apuradas nos termos do art. 7º desta lei, será efetuado em 3 (três) parcelas mensais iguais, a partir do mês subsequente ao da apuração das metas trimestrais.

§ 1º - A GEFT não se incorporará à remuneração do servidor público em qualquer hipótese ou para qualquer fim, exceto para o cálculo do desconto do imposto de renda, e não integrará o pagamento de férias regulamentares ou da gratificação natalina.

§ 2º - A GAEFT, prevista no § 2º do art. 13 desta lei e calculada na forma dos anexos IV, V e VI que integram este diploma, não se incorporará à remuneração do servidor público em qualquer hipótese ou para qualquer fim, exceto para o cálculo do desconto do imposto de renda, e não integrará o pagamento de férias regulamentares ou da gratificação natalina.”. (NR)

Art. 9º - O caput do art. 19 da Lei nº 9.303/07 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 19 - Serão repassados trimestralmente ao FMAATM 22,242 (vinte e dois inteiros e duzentos e quarenta e dois milésimos) vezes o número de UREFTs devidas em cada trimestre aos ocupantes dos cargos de Auditor Fiscal de Tributos Municipais e Auditor Técnico de Tributos Municipais, na forma do caput do art. 10 desta lei, limitado ao valor correspondente a 11.395 (onze mil trezentas e noventa e cinco) UREFTs por trimestre.”. (NR)

Art. 10 - O § 2º do art. 1º da Lei nº 9.490, de 14 de janeiro de 2008, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º - [...]”

§ 2º - Os ocupantes dos empregos públicos de Agente Comunitário de Saúde e de Agente de Combate a Endemias I, cujo nível de escolaridade é o ensino fundamental completo até a 8ª (oitava) série, e de Agente de Combate a Endemias II, cujo nível de escolaridade é o ensino médio completo, serão contratados mediante processo seletivo público de provas ou de provas e títulos, podendo ser exigido, ainda, no caso do Agente de Combate a Endemias, teste de capacidade física, conforme dispuser o regulamento desta lei.”. (NR)

Art. 11 - O caput e o § 1º do art. 2º da Lei nº 9.550, de 7 de abril de 2008, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º - Os ocupantes dos cargos públicos de provimento efetivo de Engenheiro e Arquiteto, em efetivo exercício das atribuições destes cargos no âmbito da administração direta do Executivo, ou cedidos a outros órgãos ou entidades da administração pública municipal, observados o interesse público e a conveniência administrativa, e cujo desempenho individual resulte no alcance das Metas de Otimização dos Serviços Públicos de Engenharia e Arquitetura, conforme dispuser o regulamento desta lei, farão jus à Gratificação Individual de Alcance das Metas de Otimização dos Serviços Públicos de Engenharia e Arquitetura - GIAMEA, no valor de R\$1.000,00 (um mil reais) mensais.

§ 1º - A critério do prefeito, poderá fazer jus à GIAMEA o servidor público a que se refere o caput deste artigo que se encontre em exercício de cargo ou emprego público de provimento em comissão da estrutura organizacional da administração pública municipal.”. (NR)

Art. 12 - O *caput* e o § 1º do art. 3º da Lei nº 9.550/08 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º - Fica instituída a Gratificação por Superação das Metas de Otimização dos Serviços Públicos de Engenharia e Arquitetura - GSMEA, no valor de R\$1.000,00 (um mil reais), a ser paga mensalmente aos ocupantes dos cargos públicos efetivos de Engenheiro e Arquiteto, em efetivo exercício das atribuições desses cargos no âmbito da administração direta do Executivo, ou cedidos a outros órgãos ou entidades da administração pública municipal, observados o interesse público e a conveniência administrativa, e cujo desempenho coletivo resulte na superação das Metas de Otimização dos Serviços Públicos de Engenharia e Arquitetura, conforme dispuser o regulamento desta lei.

§ 1º - A critério do prefeito, poderá fazer jus à GSMEA o servidor público a que se refere o caput deste artigo que se encontre em exercício de cargo ou emprego público de provimento em comissão da estrutura organizacional da administração pública municipal.”. (NR)

Art. 13 - O art. 20 da Lei 10.252, de 13 de setembro de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

“Art. 20 - [...]

§ 6º - Fica facultado aos servidores ocupantes do cargo de provimento efetivo de Assistente de Procuradoria, que tenham ingressado por meio do concurso público regido pelo Edital nº 01/2008, mediante opção individual, expressa, irrestrita, irrevogável e sem ressalvas, a ser firmada em até 90 (noventa) dias, contados do regulamento deste dispositivo, migrar em definitivo da jornada de 30h (trinta horas) semanais para a jornada de 40h (quarenta horas) semanais, fazendo jus aos vencimentos-base correspondentes à referida jornada.”. (NR)

Art. 14 - O § 2º do art. 6º da Lei nº 10.671, de 25 de outubro de 2013, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º - [...]

§ 2º - O Agente Comunitário de Saúde e o Agente de Combate a Endemias I e II, observado o disposto na Lei nº 8.493, de 24 de janeiro de 2003, e em seu regulamento, poderão aderir ao Programa BH Vida, passando a fazer jus ao Prêmio Pró-Família, nos seguintes valores:

I - Agente Comunitário de Saúde em Equipe Básica de Saúde da Família: R\$275, 00 (duzentos e setenta e cinco reais);

II - Agente Comunitário de Saúde em Equipe de Apoio à Equipe Básica de Saúde da Família: R\$183,00 (cento e oitenta e três reais);

III - Agente de Combate a Endemias I e II: R\$183,00 (cento e oitenta e três reais).”. (NR)

Art. 15 - O art. 11 da Lei nº 10.671/13 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11 - O servidor público integrante do quadro de pessoal da FMC que tiver o seu cargo público transformado no cargo de Engenheiro ou de Arquiteto, nos termos previstos nesta lei, em efetivo exercício das atribuições destes cargos, ou cedido a outros órgãos ou entidades da administração pública municipal, observados o interesse público e a conveniência administrativa, fará jus à Gratificação Individual de Alcance das Metas de Otimização dos Serviços Públicos de Engenharia e Arquitetura - GIAMEA - e à Gratificação por Superação das Metas de Otimização dos Serviços Públicos de Engenharia e Arquitetura - GSMEA, instituídas nos arts. 2º e 3º da Lei nº 9.550, de 7 de abril de 2008, e suas alterações, desde que atendidos os requisitos estabelecidos no regulamento daquele diploma e desta lei.

Parágrafo único - A critério do prefeito, poderá fazer jus à GIAMEA e à GSMEA o servidor público a que se refere o caput deste artigo que se encontre em exercício de cargo ou emprego público de provimento em comissão da estrutura organizacional da administração pública municipal.”. (NR)

Art. 16 - O art. 16 da Lei nº 10.671/13 passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“Art. 16 - [...]

Parágrafo único - A critério do prefeito, poderá fazer jus à GIAMEA e à GSMEA o servidor público a que

se refere o caput deste artigo que se encontra em exercício de cargo ou emprego público de provimento em comissão da estrutura organizacional da administração pública municipal.”. (NR)

Art. 17 - O art. 20 da Lei nº 10.671/13 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 20 - No prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação do regulamento desta lei, e nos termos nele regulados, o servidor ou o empregado público, desde que preenchidas as exigências legais específicas, poderá efetuar:

I - a opção por integrar os planos de carreiras das áreas de Atividades de Engenharia e Arquitetura, Tributação, Administração Geral, Fiscalização, Vigilância Sanitária, Atividades Jurídicas e Fiscalização Integrada, instituídos pelas leis nº 7.971, de 31 de março de 2000, nº 7.645, de 12 de fevereiro de 1999, nº 8.690, de 19 de novembro de 2003, nº 8.691, de 19 de novembro de 2003, nº 8.788, de 2 de abril de 2004, nº 9.240, de 28 de julho de 2006, e nº 10.308, de 11 de novembro de 2011, respectivamente;

II - a opção por integrar os planos de carreiras do Hospital Municipal Odilon Behrens - HOB, da Fundação Zoo-Botânica de Belo Horizonte - FZB/BH, da Superintendência de Limpeza Urbana - SLU - e da Superintendência de Desenvolvimento da Capital - Sudicap, instituídos pelas leis nº 9.154, de 12 de janeiro de 2006, nº 9.241, de 28 de julho de 2006, nº 9.329, de 29 de janeiro de 2007, e nº 9.330, de 29 de janeiro de 2007, respectivamente.

§ 1º - As opções previstas nos incisos I e II do caput deste artigo se condicionam e deverão ser requeridas simultaneamente ao exercício das opções necessárias à incorporação das gratificações e adicionais aos vencimentos e salários-base dos planos de carreiras instituídos pelos diplomas legais relacionados nas tabelas constantes dos anexos desta lei, dentre as quais citam-se as seguintes:

I - opção pela incorporação da Unidade de Auditoria Fazendária - UAF, medida de valor e parâmetro de atualização da Gratificação por Atividade de Auditoria Fazendária - GAAF, conforme o § 3º do art. 1º da Lei nº 8.577, de 29 de maio de 2003, regulamentado pelo Decreto nº 11.540, de 17 de novembro de 2003, e conforme o caput do art. 4º da Lei nº 8.766, de 19 de janeiro de 2004, regulamentado pelo Decreto nº 11.603, de 19 de janeiro de 2004;

II - opção pela incorporação da Gratificação de Desempenho de Atividades de Engenharia e Arquitetura - GDEA, conforme o caput do art. 1º da Lei nº 9.455, de 4 de dezembro de 2007, regulamentado pelo § 1º do art. 3º do Decreto nº 12.970, de 7 de dezembro de 2007, e suas alterações;

III - opção pela incorporação da Gratificação de Incentivo Técnico Superior - GITS, conforme os arts. 1º, 6º e 8º, todos da Lei nº 9.469, de 14 de dezembro de 2007, regulamentados pelo art. 1º do Decreto nº 13.002, de 20 de dezembro de 2007, e conforme o art. 13 da Lei nº 9.815, de 18 de janeiro de 2010, regulamentado pelo Decreto nº 13.883, de 22 de fevereiro de 2010;

IV - opção pela incorporação da Unidade Padrão da Fiscalização Geral - UPFG, medida de valor e parâmetro de atualização da Gratificação de Desempenho da Fiscalização Geral - GEFEG, conforme o caput do art. 3º da Lei nº 9.469/07, regulamentado pelo art. 5º do Decreto nº 13.002/07, e conforme art. 10 da Lei nº 10.308/11, regulamentado pelo art. 2º do Decreto nº 14.650, de 11 de novembro de 2011;

V - opção pela incorporação dos pontos positivos da Gratificação de Produtividade Fiscal de Limpeza Urbana - PROFLU, conforme o caput do art. 10 da Lei nº 9.469/07, regulamentado pelo art. 6º do Decreto nº 13.002/07, e conforme o art. 11 da Lei nº 10.308/11, regulamentado pelo art. 2º do Decreto nº 14.650/11;

VI - opção pela incorporação da Unidade Padrão da Fiscalização Sanitária - UPFS, medida de valor e parâmetro de atualização da Gratificação de Desempenho da Fiscalização Sanitária - GEFES, conforme o art. 16 da Lei nº 9.443, de 18 de outubro de 2007, regulamentado pelo art. 1º do Decreto nº 12.923, de 1º de novembro de 2007, e conforme o art. 14 da Lei nº 10.308/11, regulamentado pelo art. 2º do Decreto nº 14.650/11;

VII - opção pela incorporação da Gratificação por Atividade Judicial - GAJ, conforme o art. 14 da Lei nº 9.815/10, regulamentado pelo Decreto nº 13.883/10.

§ 2º - Ficam reabertas, aos servidores e empregados públicos integrantes dos planos de carreiras mencionados nos incisos I e II do caput deste artigo e que não tenham incorporado as respectivas gratificações, as opções de que tratam os incisos do § 1º deste artigo, pelo prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação do

regulamento desta lei, e nos termos deste.

§ 3º - *As opções de que tratam o caput e os §§ 1º e 2º deste artigo retroagirão seus efeitos a 10 de dezembro de 2013.*” (NR)

Art. 18 - Fica criada a função pública de Coordenador do Núcleo de Atendimento às Medidas Socioeducativas e Protetivas, provida por ato de livre nomeação e exoneração do prefeito, a ser exercida por servidores públicos municipais ocupantes de cargos de provimento efetivo e que não ocupem cargo de provimento em comissão.

§ 1º - O Coordenador do Núcleo de Atendimento às Medidas Socioeducativas e Protetivas exercerá suas atribuições no Núcleo de Atendimento às Medidas Socioeducativas e Protetivas da Prefeitura de Belo Horizonte - NAMSEP/PBH, em funcionamento no Centro Integrado de Atendimento ao Adolescente Autor de Ato Infracional - CIA/BH, para promover o atendimento integral e a proteção social do adolescente autor de ato infracional, visando à garantia dos seus direitos de sujeito e pessoa em condição peculiar de desenvolvimento.

§ 2º - É responsabilidade do Coordenador do Núcleo de Atendimento às Medidas Socioeducativas e Protetivas exercer a coordenação do Núcleo a que se refere o § 1º deste artigo, a fim de garantir o cumprimento das metas e resultados propostos para a execução das medidas protetivas e socioeducativas, em meio aberto, a cargo do Município, cabendo-lhe ainda o exercício das competências previstas em regulamento.

§ 3º - A jornada prevista para a função de Coordenador do Núcleo de Atendimento às Medidas Socioeducativas e Protetivas será de 40 (quarenta) horas semanais.

§ 4º - Fica criada a Gratificação por Exercício de Função de Coordenador do Núcleo de Atendimento às Medidas Socioeducativas e Protetivas, que será paga sem prejuízo da remuneração atribuída ao cargo de provimento efetivo, no valor de R\$ 1.418,02 (um mil quatrocentos e dezoito reais e dois centavos).

§ 5º - A Gratificação por Exercício de Função de Coordenador do Núcleo de Atendimento às Medidas Socioeducativas e Protetivas, que integrará o pagamento das férias regulamentares e da gratificação natalina, não servirá de base para o cálculo de qualquer outra parcela remuneratória, e somente será incorporada para fins de aposentadoria do servidor à razão de 1/30 (um trinta avos) para as mulheres e 1/35 (um trinta e cinco avos) para os homens de seu valor por ano de efetivo exercício no respectivo cargo, até o limite máximo de 30/30 (trinta trinta avos) e 35/35 (trinta e cinco trinta e cinco avos), respectivamente, prevalecendo o valor vigente da gratificação no instante da aposentadoria do servidor.

Art. 19 - Para atender ao disposto nesta lei, fica o Executivo autorizado a adaptar seus instrumentos de planejamento financeiro e, nos termos dos arts. 40 a 43, 45 e 46 da Lei Federal nº 4.320, de 17 de março de 1964, a abrir crédito adicional no valor de R\$13.113.352,50 (treze milhões, cento e treze mil trezentos e cinquenta e dois reais e cinquenta centavos) ao orçamento corrente, bem como reabri-lo pelo seu saldo para o exercício seguinte.

Art. 20 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, ressalvados os dispositivos com data de vigência específica, bem como os arts. 8º e 9º, que retroagem seus efeitos a 1º de janeiro de 2014, e os arts. 14, 15 e 16, que retroagem seus efeitos a 26 de outubro de 2013.

Belo Horizonte, 02 de outubro de 2014

Marcio Araujo de Lacerda
Prefeito de Belo Horizonte

(Originária do Projeto de Lei nº 1.099/14, de autoria do Executivo)

5) DECRETO Nº 16.269, DE 31 DE MARÇO DE 2016

ALTERA O DECRETO Nº [13.643/2009](#).

O Prefeito de Belo Horizonte, no exercício de suas atribuições legais, em especial a que lhe confere o inciso VII do art. 108 da Lei Orgânica do Município, e em conformidade com a Lei nº 9.011, de 1º de janeiro de 2005, DECRETA:

Art. 1º O art. 2º do Decreto nº 13.643, de 17 de julho de 2009, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos XII, XII.1 e XII.2:

"Art. 2º ...

...

XII - Coordenadoria de Defesa dos Animais:

XII.1 - Gerência de Mobilização e Articulação para a Defesa dos Animais, de 3º Nível;

XII.2 - Gerência de Programas e Projetos para a Defesa dos Animais, de 3º Nível.". (NR)

Art. 2º O Capítulo II do Decreto nº 13.643/2009 passa a vigorar acrescido da Seção XII e Subseções I e II e respectivos artigos 37-A, 37-B, 37-C e 37-D, nos seguintes termos:

"

SEÇÃO XII DA COORDENADORIA DE DEFESA DOS ANIMAIS"

"Art. 37-A À Coordenadoria de Defesa dos Animais compete:

I - supervisionar, orientar, avaliar e divulgar as atividades de gestão da política de meio ambiente no Município quanto a questões relativas à proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana; coordenar, acompanhar, prestar suporte técnico e avaliar as ações concernentes à proteção e defesa dos animais quando executadas por outras instâncias da Administração Municipal;

III - coordenar o desenvolvimento e/ou a avaliação de pesquisas, estudos, projetos, planos e programas voltados à proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

IV - coordenar o desenvolvimento de projetos em parceria com outras esferas do poder público, entidades da iniciativa privada e organizações não governamentais, inclusive atuando na busca de recursos;

V - coordenar a elaboração de normas relativas à execução das políticas públicas do Município voltadas à proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

VI - promover a interlocução com as diversas entidades para viabilizar as políticas públicas voltadas para a proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

VII - prestar suporte técnico ao Conselho Municipal de Meio Ambiente - Comam, no âmbito de suas competências;

VIII - apresentar relatório periódico ao Secretário sobre o desenvolvimento das atividades sob sua responsabilidade."

"Art. 37-B Integram a Coordenadoria de Defesa dos Animais as seguintes gerências, de 3º nível:

I - Gerência de Mobilização e Articulação para a Defesa dos Animais;

II - Gerência de Programas e Projetos para a Defesa dos Animais."

SUBSEÇÃO I

DA GERÊNCIA DE MOBILIZAÇÃO E ARTICULAÇÃO PARA A DEFESA DOS ANIMAIS"

"Art. 37-C À Gerência de Mobilização e Articulação para a Defesa dos Animais compete:

I - elaborar e manter cadastro sistematizado sobre os dados das entidades organizadas envolvidas com a proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

II - estabelecer contatos e colaborar na busca de parcerias junto a outras esferas do poder público, entidades da iniciativa privada e organizações não governamentais para programas e projetos para a proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

III - fomentar e participar ativamente na troca de experiências de políticas públicas voltadas para a proteção e defesa dos animais com outras esferas do poder público, entidades da iniciativa privada e organizações não governamentais, inclusive colaborando no intercâmbio de equipes técnicas em programas e projetos de cooperação técnica e interesse comum;

IV - colaborar para a difusão dos programas e projetos voltados para a proteção e defesa dos animais desenvolvidos pela Administração Municipal junto às diversas entidades e organizações públicas, privadas e não governamentais;

V - atender as diversas entidades organizadas voltadas para a proteção e defesa dos animais, auxiliando o encaminhamento de suas colaborações ou demandas junto aos órgãos municipais;

VI - elaborar e submeter, periodicamente, à apreciação e análise superior, relatórios estatísticos e gerenciais das atividades desenvolvidas."

SUBSEÇÃO II

DA GERÊNCIA DE PROGRAMA E PROJETOS PARA A DEFESA DOS ANIMAIS"

"Art. 37-D À Gerência de Programas e Projetos para a Defesa dos Animais compete:

I - elaborar ou avaliar pesquisas, estudos, projetos, planos e programas voltados à proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

II - propor normas relativas à execução das políticas públicas do Município voltadas à proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

III - supervisionar, acompanhar, prestar suporte técnico e avaliar as ações concernentes à consecução de seus objetivos executadas pelos demais órgãos da Administração Municipal envolvidos;

IV - desenvolver ações junto às instituições públicas e privadas, em prol do aprimoramento da proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana;

V - colaborar na busca de recursos e parcerias com outras esferas do poder público, entidades da iniciativa privada e organizações não governamentais em prol da consecução de seus objetivos;

VI - analisar, quando solicitado, proposta de legislação pertinente à proteção, defesa ou outras questões atinentes à fauna urbana, elaborada pelo Legislativo ou Executivo;

VII - elaborar e submeter, periodicamente, à apreciação e análise superior, relatórios estatísticos e gerenciais das atividades desenvolvidas." (NR)

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Ficam revogados o item III.3.2 do art. 2º, o inciso II do art. 20 e o art. 22 do Decreto nº 13.643/2009.

Belo Horizonte, 31 de março de 2016

Marcio Araujo de Lacerda
Prefeito de Belo Horizonte

6) DECRETO Nº 16.270, DE 31 DE MARÇO DE 2016

REGULAMENTA A LEI Nº [10.119/2011](#), QUE "DISPÕE SOBRE A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL E DE ANIMAL, MONTADO OU NÃO, EM VIA PÚBLICA DO MUNICÍPIO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

O Prefeito de Belo Horizonte, no exercício das suas atribuições legais, em especial a que lhe confere o inciso VII do art. 108 da [Lei Orgânica](#) do Município e tendo em vista o disposto na Lei nº [10.119](#), de 24 de fevereiro de 2011, DECRETA:

Capítulo I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituída a **Política Municipal de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal - VTA** - que tem como objetivos estabelecer as diretrizes para o exercício desta atividade, bem como assegurar a **inclusão social e produtiva dos trabalhadores de VTA** no âmbito do Município de Belo Horizonte.

Art. 2º Constituem diretrizes da Política Municipal de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal:

I - viabilização de formas de participação, ocupação e convívio dos trabalhadores de VTA na sociedade, a fim de proporcionar o exercício sustentável da sua atividade econômica no âmbito do Município;

II - criação de programas de capacitação e treinamento profissional para os trabalhadores em VTA, com ênfase para as regras de circulação e trânsito, seguridade social, proteção aos animais, despejo e reciclagem dos materiais transportados, a fim de proporcionar a melhoria da sua qualidade de trabalho;

III - **desenvolvimento de projetos que estimulem a participação dos trabalhadores em VTA nos programas educacionais e profissionalizantes existentes, a fim de proporcionar a elevação do seu nível de escolaridade e nova inserção profissional;**

IV - implementação do sistema de informações que permita a divulgação da Política, dos serviços oferecidos, dos planos, programas e projetos em cada nível de governo, nos quais os trabalhadores de VTA possam ser inseridos;

V - licenciamento e monitoramento da atividade e do bem-estar dos animais.

Capítulo II

DO REGISTRO E LICENCIAMENTO DOS VEÍCULOS E CONDUTORES

Art. 3º A utilização de Veículo de Tração Animal em vias e logradouros públicos se sujeita a prévio licenciamento, cadastramento e fiscalização pelo órgão executivo de trânsito do município.

Art. 4º Os Veículos de Tração Animal serão licenciados e cadastrados a cada 03 (três) anos, mediante apresentação de requerimento e documentação próprios.

Art. 5º Compete a BHTrans vistoriar, registrar, emplacar e licenciar o Veículo de Tração Animal, bem como emitir autorização para sua condução e proceder à fiscalização prevista no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 6º Para ser registrado e licenciado, o Veículo de Tração Animal deverá apresentar as seguintes condições, nos termos do Anexo II deste Decreto:

I - ser de propriedade ou posse legítima do solicitante;

II - possuir dimensões máximas da carroceria:

- a) comprimento de 1,70 m;
- b) comprimento total com varão de fixação de 3,70 m;
- c) largura máxima da carroceria de 1,00 m;
- d) largura total externa de 1,60 m;
- e) altura de 0,60 m;

III - possuir altura mínima do pavimento ao assoalho da carroceria de 0,70 m;

IV - possuir capacidade máxima de carga do veículo de 250 kg;

V - possuir peso máximo da carroceria de 200 kg;

VI - possuir banco fixo;

VII - portar placa de identificação e plaqueta;

VIII - dispor dos equipamentos obrigatórios;

IX - ser veículo de tração animal de um eixo, com rodas de aro 14, com pneus em perfeito estado de uso e devidamente calibrados;

X - ser pintado em cores claras;

XI - proceder ao pagamento das taxas e custas do procedimento de registro e licenciamento;

XII - atender outras especificações técnicas estabelecidas pelo órgão competente do Executivo.

Art. 7º Para a expedição da autorização para condução do Veículo de Tração Animal nas vias públicas do município, deverão ser preenchidas as seguintes condições:

I - ser o solicitante maior de 18 (dezoito) anos;

II - comprovar a participação no curso básico de regras de circulação e trânsito promovido pela BHTrans;

III - gozar de boa saúde física e mental, comprovada por atestado médico.

Parágrafo único. A autorização mencionada no caput deste artigo terá validade de 03 (três) anos.

Art. 8º É obrigatório o porte do registro e do licenciamento do Veículo de Tração Animal, bem como da autorização para sua condução.

Capítulo III DO VEÍCULO DE TRAÇÃO ANIMAL

Art. 9º São equipamentos obrigatórios dos Veículos de Tração Animal:

I - freios tipo tambor, acoplados às rodas;

II - dispositivos catadióptrico ou retro refletivos nas partes dianteira, traseira e laterais, sendo:

a) de cor branca ou amarela nas partes laterais e dianteiras;

b) de cor vermelha, na parte traseira;

III - placa alfanumérica correspondente ao registro do veículo no órgão de trânsito municipal e plaqueta de identificação com lacre afixado na parte traseira;

IV - arreata completa;

V - estribo para subida;

VI - uso de escora ou suporte fixado por dobradiça, tanto na parte dianteira, como na traseira;

VII - régua graduada instalada nos quatro cantos internos, com marcação em 0,15m, 0,30m e 0,45m correspondentes a $\frac{1}{4}$ (um quarto), $\frac{1}{2}$ (um meio) e $\frac{3}{4}$ (três quartos) de volume cúbico para o monitoramento do volume e atenção ao limite da carga permitida;

VIII - tímpano ou outros sinais de alarme, acionáveis pelo condutor.

§ 1º Fica proibido o uso de guizos, chocalhos ou campainhas ligados aos arreios ou aos veículos para a reprodução de ruídos constantes, assim como o uso de aparelhos de som.

§ 2º A critério da administração municipal, poderá o Veículo de Tração Animal - VTA - ser equipado com sistema de posicionamento global - **GPS**.

Art. 10 No Veículo de Tração Animal poderá ser transportado, além da carga, apenas o condutor, desde que o somatório do peso da carroça, acrescido da carga e do peso do condutor, não exceda 550 Kg.

Art. 11 O Veículo de Tração Animal poderá ser tracionado por bovinos somente em situações excepcionais, tais como eventos festivos ou religiosos, vedada a tração por ovinos e caprinos, a exceção para mini-charretes para passeios de crianças de até 6 (seis) anos de idade.

Art. 12 O animal utilizado na tração do Veículo de Tração Animal deverá estar devidamente registrado na Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

§ 1º O registro somente poderá ser feito se comprovado a vigência anual da vacinação antirrábica e antitetânica do animal, bem como o bom estado de saúde do animal devidamente atestado por profissional competente.

§ 2º O animal deverá estar chipado quando do seu registro, cabendo o custo do procedimento ao seu proprietário.

Art. 13 Os proprietários de Veículo de Tração Animal deverão portar documentos válidos que atestem a vigência da vacinação antirrábica e antitetânica dos respectivos animais, bem como assegurar que esses:

I - gozem de boa saúde, encontrem-se com bom escore nutricional e não sejam portadores de Anemia Infecciosa Equina (AIE) e Mormo, tudo devidamente atestado por profissional competente e exame de laboratório credenciado;

II - não estejam prenhes e tenham idade mínima de 3 (três) anos;

III - **portem ferraduras metálicas antiderrapantes, com pinos de tungstênio**, nos membros posteriores e anteriores, nos termos do Anexo III deste Decreto.

Parágrafo único. A tração animal de veículos de transporte de carga somente será permitida se os equinos, asininos e muares apresentarem o porte mínimo de 1,40m de cernelha.

Capítulo IV DA CONDUÇÃO DO VEÍCULO DE TRAÇÃO ANIMAL

Art. 14 Na condução do Veículo de Tração Animal o condutor deverá:

I - propiciar ao animal as condições adequadas de bem-estar, alimentação, vacinação, saúde, higiene, circulação de ar e insolação, garantindo-lhes comodidade, proteção contra intempéries e ruídos excessivos, mantendo-o identificado e em condições de segurança para o seu trabalho no veículo de tração;

II - conduzir o equídeo a passo (6 km/h) podendo conduzir ao trote (13 Km/h) para transposição de vias de trânsito rápido, sendo vedado o galope;

III - fornecer água fresca e alimentos apropriados e em vasilhames limpos, a cada 04 (quatro) horas, inclusive durante os serviços.

Parágrafo único. É vedado o uso de alimentos deteriorados, restos de alimentação humana (lavagem) e restos de legumes, verduras e frutas, admitindo-se estes últimos como complementação alimentar, desde que estejam em bom estado de conservação.

Art. 15 É vedado ao condutor de Veículo de Tração Animal:

I - coagir o animal ou forçá-lo a realização de funções inadequadas à espécie ou ao seu tamanho;

II - transportar passageiros no Veículo de Tração Animal destinado ao transporte de carga, no qual podem se encontrar apenas o condutor, salvo com o veículo vazio e se não ultrapassar a carga total;

III - transportar carga na boleia da carroça;

IV - manter os animais atados entre si e/ou à carroça;

V - manter os animais soltos ou atados por cordas ou por outros meios;

VI - trabalhar em período noturno ou no dia estipulado ao repouso do animal;

VII - conduzir Veículo de Tração Animal não licenciado e corretamente identificado;

VIII - permitir a condução por menores de 18 anos, condutores não habilitados, alcoolizados e/ou em uso de drogas ilícitas;

IX - conduzir potros, em aleitamento ou não;

X - fazer uso imprevidente de animais não apropriados para o trabalho de modo geral, por incapacidade física ou mental, colocando terceiros em risco, independentemente de idade ou raça;

XI - utilizar animal e/ou veículo em condições de falta de segurança para o desempenho do trabalho e/ou com carga superior a 250 kg;

XII - utilizar fêmeas em estado de gestação ou aleitamento ou promover o desmame precoce e antes

de seis meses de idade;

XIII - fazer uso de chicotes, chibatadas, paus, varas ou aguilhão;

XIV - fazer uso de freio tipo "professora", correntes ou similares sobre a região do chanfro a guisa de breque nasal;

XV - fazer uso de freio bridão com lingueta de comprimento superior a 1,0 cm e freio externo, tipo hackamore, com ramos longos (superiores a 2 cm) e sem proteção de couro, lã ou espuma;

XVI - fazer uso de esporas com roseta;

XVII - promover o casqueamento e/ou ferrageamento inadequados e que possam acarretar a alteração dos apurmos, em especial se acompanhado de desvio ósseo ou sobrecarga dos tendões e ligamentos;

XVIII - fazer o uso de rompões e parafusos de qualquer espécie;

XIX - fazer o uso de ferraduras de borracha;

XX - fazer uso de arreio em desacordo com as boas normas de uso e conservação ou utilização de equipamentos inadequados, bem como fazer uso de outro tipo de emenda nos arreios que não seja a costura dos equipamentos de couro;

XXI - abandonar o animal em via pública ou em espaço fechado ou inabitado;

XXII - fazer trabalhar animal cego, ferido, enfermo, extenuado, mutilado, doente, com dificuldades de locomoção, desferrado, com pisaduras ou lesões genitais ou anais;

XXIII - sodomizar ou empalar o animal com quaisquer objetos, bem como amarrar sua língua;

XXIV - a doma cruel com uso de alavancas e sistemas de pressão sobre as extremidades do animal ou sua nuca;

XXV - usar instrumentos de contenção que causem a fratura da cartilagem da orelha ou traumas no focinho;

XXVI - deixar de ministrar cuidados básicos de higiene do animal e seu ambiente;

XXVII - agredir o animal com espancamento, lapidação, com instrumentos cortantes ou contundentes, com uso de substâncias químicas, fogo, bem como substâncias escaldantes ou tóxicas.

Art. 16 O descumprimento ao disposto na Lei nº 10.119/2011, bem como ao presente regulamento, sujeitará o infrator às penalidades previstas neste Decreto e demais atos normativos editados pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 17 Os valores das multas aplicadas por infração serão as estabelecidos em Portaria publicada pela BHTrans.

§ 1º A multa poderá ser aplicada juntamente com outras penalidades, nos termos deste Decreto.

§ 2º A multa não paga em até 30 (trinta) dias terá o seu valor inscrito em dívida ativa.

§ 3º Em caso de reincidência no cometimento de infração, o licenciamento e a autorização para a condução de Veículo de Tração Animal será cassado.

§ 4º Ao infrator caberá o direito de recurso, nos termos estabelecidos no ordenamento jurídico próprio.

Art. 18 Havendo qualquer indício de ocorrência de maus-tratos físicos ou mentais, e ou crueldade, por ação ou omissão, direta ou indireta, deverá ser acionada imediatamente a Polícia Ambiental ou à autoridade competente, observada a Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Parágrafo único. Comprovada a prática mencionada no caput deste artigo será cassado o licenciamento e a autorização para a condução de Veículo de Tração Animal.

Art. 19 Aplicam-se, no que couber e naquilo que não contrariar o disposto na Lei nº 10.119/2011 e neste Decreto, os demais procedimentos fiscais estabelecidos na Lei nº 8.616, de 14 de julho de 2003, e no Decreto nº 14.060, de 6 de agosto de 2010.

Capítulo VI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 20 Compete ao Órgão Executivo de Trânsito do Município, autuar o condutor de Veículo de Tração Animal, aplicar as medidas administrativas e à autoridade de trânsito impor as penalidades por infração prevista na legislação e neste Decreto, nas vias sob a sua circunscrição.

Art. 21 Compete à Guarda Municipal de Belo Horizonte - GMBH, por meio de seu grupamento de trânsito, enquanto agentes credenciados pela Autoridade de Trânsito do Município, fiscalizar, autuar, adotar as medidas administrativas pertinentes, de forma isolada ou em operações conjuntas com a BHTrans.

Parágrafo único. Os autos de infração preenchidos pela GMBH serão encaminhados, via ofícios, à BHTrans, para o devido processamento, expedição de Notificação, cobrança e demais procedimentos.

Art. 22 Para a execução do disposto neste Decreto, o Município de Belo Horizonte se articulará com os demais órgãos federais, estaduais e municipais que, direta ou indiretamente, exerçam atribuições definidas na Lei nº 10.119/2011.

§ 1º O Município de Belo Horizonte buscará parcerias com o Estado, Governo Federal e entidades civis para o cumprimento deste Decreto e combate aos maus tratos dos animais, especialmente no que concerne ao seu abrigamento.

§ 2º A apreensão dos animais terá início após a formalização de convênio com o Estado de Minas Gerais para a sua destinação e/ou abrigamento.

Art. 23 O Município de Belo Horizonte desenvolverá esforços para a vacinação e o controle sanitário dos animais.

Art. 24 A BHTrans publicará por meio de Portaria os valores referentes aos custos do registro, emplacamento e licenciamento do Veículo de Tração Animal, bem como das infrações de trânsito relacionadas no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 25 Aplica-se no que couberem as disposições do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 26 Este Decreto entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 27 Fica revogado o Decreto nº 10.293, de 12 de julho de 2000.

Belo Horizonte, 31 de março de 2016

Marcio Araujo de Lacerda
Prefeito de Belo Horizonte

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Decreto adotam-se as seguintes definições:

ANEMIA INFECCIOSA EQUINA - Sinóníma: AIDS dos Equinos; Febre dos Pântanos - É uma doença infecto-contagiosa, por vírus, que acomete equídeos com evolução aguda ou, mais comumente, crônica, onde ocorre destruição maciça de hemácias.

ARREATA - conjunto de arreios ou arnês é a designação de toda a estrutura que se veste em um cavalo para sela ou tiro. O conjunto que forma o arreio para montaria é constituído da sela, estribo, suador, bridão, pelego, cabresto, rédeas, armação, cabeçada, embocadura e a manta (e opcionalmente, a chebraica).

Os arreios para tração compreendem a coalheira, o entrão com os antolhos, a embocadura, as rédeas

e as correias pelas quais os animais são presos a carroças e outros veículos: cilha do varal, selote com mangote, recuadeira ou retranca. As peças dos arreios devem ser feitas de couro, presas por fivelas $\frac{3}{4}$ (três quarto) de metal niquelado e grampos de metal.

CARROÇA - veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

ESTRIBO DE VEÍCULO - degrau de carro ou veículo.

FREIO TIPO "PROFESSORA" - derivação do hackamore, constituído de uma placa côncava, com duas lâminas afiadas ou ainda com bordas denteadas, que cortam a pele e pressionam o perióstio e o osso, ou pedaço de ferro grosso forjado em meia lua ou, ainda, uma corrente de elos grossos.

HACKAMORE (inglês) - consiste de uma cabeçada com um arco em placa de metal, recoberta de pele ou couro e que possui hastes às quais se prendem as rédeas. Este arco fica na altura dos ossos nasais e junto com a corrente da barbela e permite dirigir o cavalo sob a ação das rédeas sobre os ossos nasais.

MORMO - moléstia contagiosa dos solípedes (cavalo, asno), quase sempre mortal, transmissível ao homem e devida a um bacilo que produz ulcerações na mucosa das fossas nasais.

PRENHES - estado da fêmea no período da gestação; gravidez.

ROMPÃO s.m. ponta revirada na extremidade posterior das ferraduras traseiras, sendo fixa ou removível, sendo aparafusada aos ramos da ferradura. Utilizada em caso de terreno muito escorregadio, causa graves problemas ortopédicos ao pé equino em caso de uso frequente ou constante.

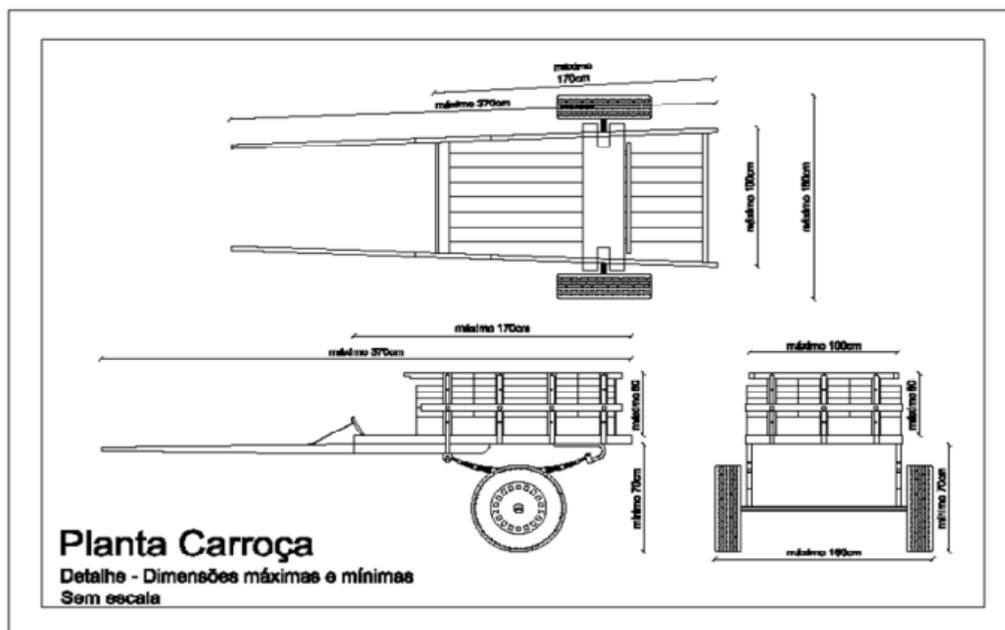
TÍMPANO - (campainha) peça de metal, em forma de sino, que é percutida pelo martelo.

ESPECIFICAÇÃO DE PINOS DE TUNGSTÊNIO UTILIZÁVEIS EM ANIMAIS DE TRAÇÃO

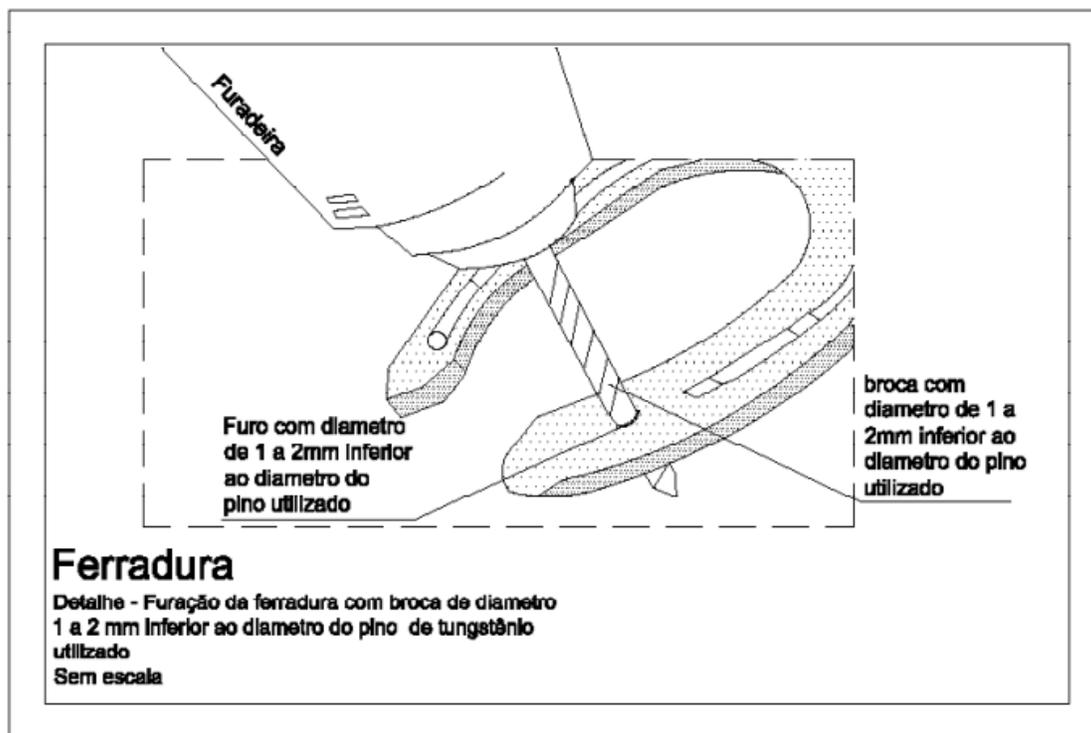
Diâmetro Inicial (mm)	Diâmetro Final (mm)	Comprimento (mm)
4,3	4,3	
6,8	7,4	9
8,8	9,8	11

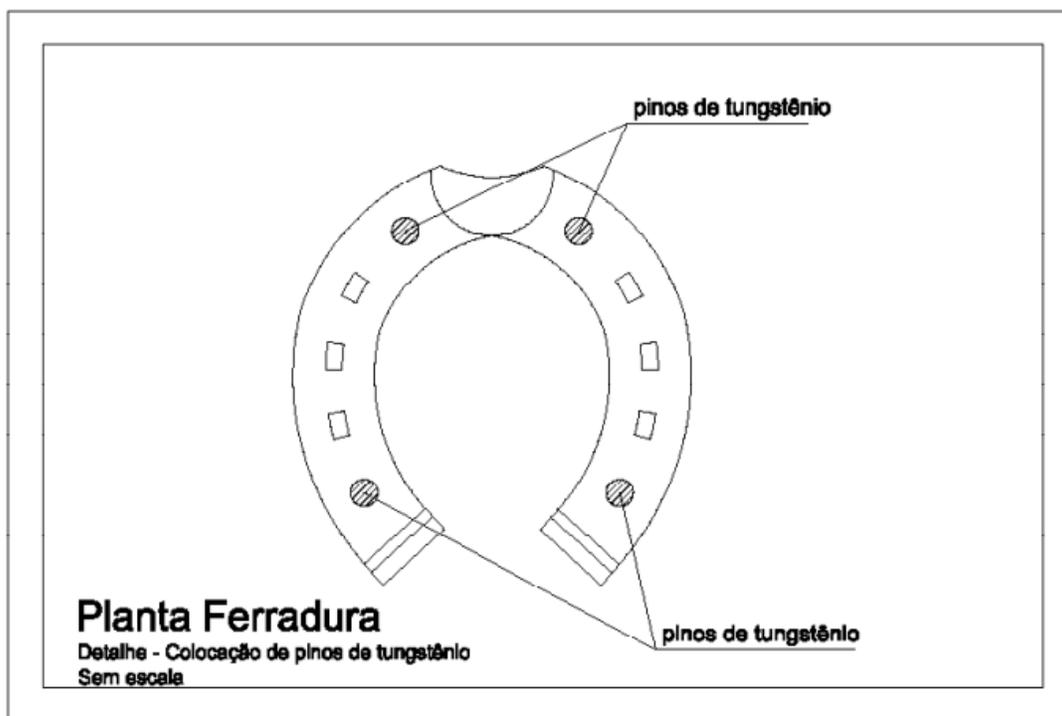
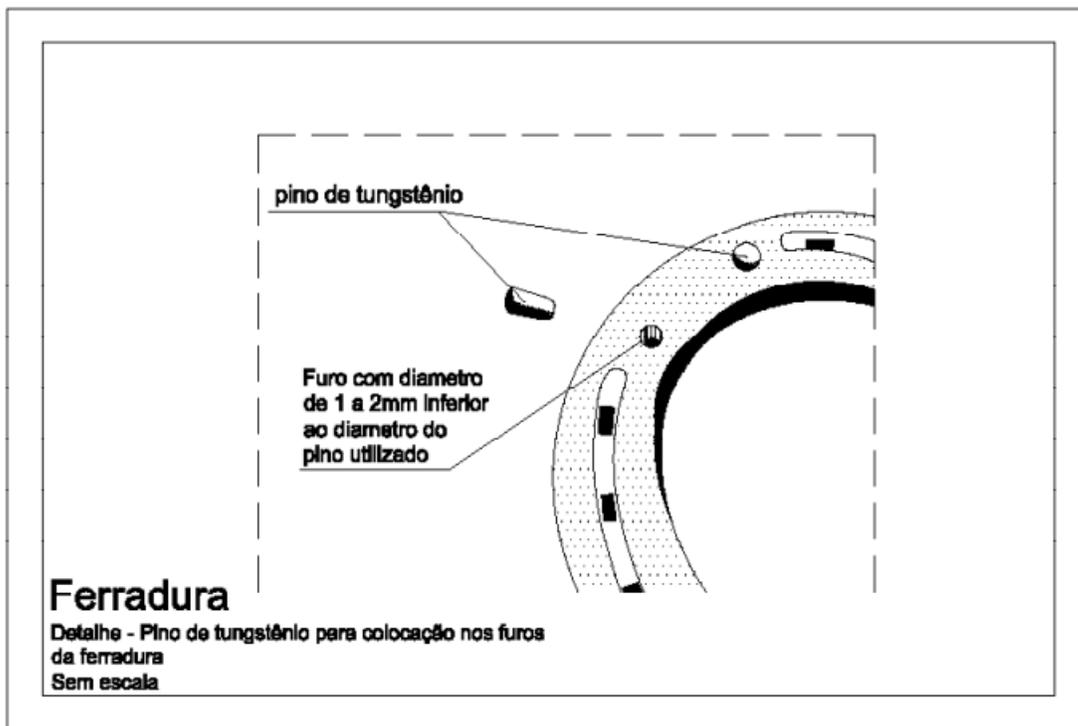
Anexos II e III dos Decreto nº 16.270:

ANEXO II
ESPECIFICAÇÕES DO VEÍCULO DE TRAÇÃO ANIMAL



ANEXO III
ESPECIFICAÇÕES PARA A INSTALAÇÃO DAS FERRADURAS





7) DECRETO Nº 16.431, DE 22 DE SETEMBRO DE 2016

INSTITUI A POLÍTICA DE PROTEÇÃO E DEFESA DOS ANIMAIS DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE.

O Prefeito de Belo Horizonte, no exercício de suas atribuições legais, em especial a que lhe confere o inciso VII do art. 108 da Lei Orgânica do Município, bem como em atenção ao disposto na Lei nº 10.764, de 02 de outubro de 2014, no Decreto nº 16.269, de 31 de março de 2016, e considerando:

- que foi proclamada pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO, em 27 de janeiro de 1978, a Declaração Universal dos Direitos dos Animais, da qual o Brasil é signatário;

- que essa Declaração reconhece que os animais possuem direitos, que o homem deve utilizar seus conhecimentos e sua inteligência para proteger os animais, que os animais não devem sofrer maus-tratos e que a morte de um animal sem necessidade é biocídio;

- que o artigo 225 da Constituição da República Federativa do Brasil estatui que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e de preservá-lo para as presentes e futuras gerações e que incumbe ao Poder Público proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade;

- que a Secretaria Municipal de Meio Ambiente, instituída pela Lei nº 9.718, de 03 de julho de 2009, tem por finalidade coordenar a elaboração e implementação da política ambiental do Município, visando a promover proteção, conservação e melhoria da qualidade de vida da população;

- que a Coordenadoria de Defesa dos Animais, criada pela Lei nº 10.764, de 2 de outubro de 2014, está vinculada à Secretaria Municipal de Meio Ambiente e tem como finalidade elaborar políticas públicas voltadas à proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana, em cooperação com as demais instâncias municipais, estaduais e federais envolvidas, as instituições de ensino e pesquisa e a sociedade civil em geral;

- que há necessidade de elaboração de uma política pública para defesa e proteção dos animais no Município de Belo Horizonte a fim de contribuir para a evolução sociocultural da população de acordo com valores fundamentais éticos e socioambientais, imperativos do Estado pós-moderno, uma vez que o desenvolvimento tecnológico e o surgimento das megalópoles vêm gerando impactos capazes de alterar a qualidade de vida da população humana e a sobrevivência das espécies;

- que o ser humano deve respeitar todas as espécies da fauna e proteger o meio ambiente em que vive, preservando-o para as futuras gerações,

DECRETA:

Art. 1º - Fica instituída a Política de Proteção e Defesa dos Animais no âmbito do Município de Belo Horizonte.

§ 1º - A Política de Proteção e Defesa dos Animais constitui um conjunto de princípios, diretrizes e objetivos voltados à concretização da proteção e defesa dos animais que compõem a fauna urbana, em cooperação com as demais instâncias municipais, estaduais e federais envolvidas, as instituições de ensino e pesquisa e a sociedade civil em geral.

§ 2º - A Política de Proteção e Defesa dos Animais será conduzida pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente, por meio da Coordenadoria de Defesa dos Animais.

Art. 2º - Constituem diretrizes da Política de Proteção e Defesa dos Animais do Município de Belo Horizonte:

- I - o fortalecimento da proteção aos direitos dos animais;
- II - o incentivo à proteção do meio ambiente urbano, bem como das unidades de conservação, com vistas a contribuir para a preservação do habitat de espécies da região;
- III - o estímulo à educação dos munícipes sobre os direitos dos animais e a conscientização sobre posse responsável, maus-tratos e conservação da fauna urbana;
- IV - a interação entre o Município e a sociedade civil para a execução da presente Política.

Art. 3º - A Política de Proteção e Defesa dos Animais instituída neste Decreto reger-se-á pelos seguintes princípios:

- I - princípio da justiça socioambiental, segundo o qual os animais devem receber o mesmo respeitoso tratamento que é devido a todos os seres considerados vulneráveis;
- II - princípio da representação adequada, que se refere à representação dos animais na efetivação da tutela jurídica que lhes é oferecida, ou seja, à procedibilidade indispensável para que os animais tenham seus interesses garantidos na prática;
- III - princípio da participação comunitária ou da cooperação, o qual pressupõe que o Estado e a sociedade devem andar juntos na defesa dos animais e no desenvolvimento de uma política de proteção adequada;
- IV - princípio da dignidade animal, reconhecendo que o animal tem seu valor intrínseco e que a dignidade humana e a dignidade animal são inapartáveis.

Art. 4º - A Política de Proteção e Defesa dos Animais tem como objetivo geral atuar na preservação ambiental, em especial na defesa e proteção da fauna urbana, com vistas ao equilíbrio ambiental e ao convívio harmonioso dos munícipes com os animais.

Art. 5º - Constituem objetivos específicos da Política de Proteção e Defesa dos Animais:

- I - incentivar ações de cooperação entre o Município e as instâncias estaduais e federais, instituições de ensino e pesquisa, sociedade civil organizada, pessoas físicas e jurídicas visando à proteção da fauna e à consecução da presente Política;
- II - desenvolver ações buscando-se criar consciência sobre a necessidade de conservação e respeito à fauna urbana;
- III - elaborar campanhas educativas destinadas a sensibilizar a população para a questão relacionada aos maus tratos a animais, juntamente com órgãos governamentais e entidades interessadas ou afins, inclusive mediante esclarecimento de que tal conduta é considerada crime ambiental;
- IV - fomentar projetos que visem estabelecer critérios para a comercialização e o trânsito de animais na cidade, em conjunto com a iniciativa privada, instituições organizadas e profissionais das diferentes áreas envolvidas;
- V - propor o aprimoramento das normas e programas para a posse, guarda e criação a título comercial ou não de animais em geral;
- VI - propor o aprimoramento da legislação existente para minimizar os riscos inerentes à superpopulação de animais para a higiene, saúde e segurança do homem e de outros animais;
- VII - desenvolver programas ou ações de apoio à constituição e regularização de organizações de protetores e guardadores de animais;
- VIII - desenvolver estudos para encontrar alternativas sustentáveis com vistas à substituição do uso das carroças para coleta de material reciclável na cidade, fortalecendo programas de educação profissionalizante na comunidade dos carroceiros.

Art. 6º - Fica criada a Comissão de Defesa dos Animais, composta por 12 (doze) membros titulares, e respectivos suplentes, representantes dos seguintes órgãos:

- I - Secretaria Municipal de Meio Ambiente;
- II - Secretaria Municipal de Saúde;
- III - Secretaria Municipal de Educação;
- IV - Secretaria Municipal Adjunta de Fiscalização;
- V - Assessoria de Comunicação Social da Prefeitura de Belo Horizonte;
- VI - Fundação de Parques Municipais;
- VII - Fundação Zoobotânica de Belo Horizonte;
- VIII - Conselho Regional de Biologia;
- IX - Conselho Regional de Medicina Veterinária;
- X - Centro de Controle de Zoonoses – CCZ;
- XI - Delegacia Especializada de Investigação de Crimes contra a Fauna;
- XII - Organização não governamental (ONG) de atuação expressiva relacionada à causa animal em Belo Horizonte, por meio de representante a ser escolhido pela Coordenadoria de Defesa dos Animais.

§ 1º - Os membros representantes dos órgãos acima listados serão designados e dispensados por meio de Portaria do Prefeito.

§ 2º - A Comissão será dirigida pelo Coordenador de Defesa dos Animais da Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

§ 3º - A Comissão fixará, na primeira reunião, as normas relacionadas ao seu funcionamento, à periodicidade e aos procedimentos de convocação das reuniões, além de definir um cronograma de atividades e metas a serem cumpridas.

§ 4º - A Comissão poderá convidar para participar de reuniões representantes de outros órgãos municipais, estaduais ou federais, instituições de ensino e pesquisa, Organizações não governamentais – ONG e integrantes da sociedade civil.

§ 5º - Caberá à Secretaria Municipal de Meio Ambiente promover o apoio administrativo e os meios necessários à execução das atividades da Comissão.

§ 6º - Todos os componentes dessa Comissão atuarão de forma voluntária, sem receber qualquer remuneração pelos serviços prestados e sua função será considerada serviço público de caráter relevante.

Art. 7º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, 22 de setembro de 2016

Marcio Araujo de Lacerda
Prefeito de Belo Horizonte

8) PORTARIA CONJUNTA BHTRANS/ SMMA/ SMAFIS Nº 118/2016 DE 28 DE NOVEMBRO DE 2016

“DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE UTILIZAÇÃO SUSTENTÁVEL DOS VEÍCULOS DE TRAÇÃO ANIMAL NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE⁷⁰ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”

O Presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS o Secretário Municipal de Meio Ambiente e o Secretário Municipal Adjunto de Fiscalização, no exercício de suas atribuições, em conformidade com o disposto no inciso XVII do art. 26 do Decreto nº 10.941, de 17 de janeiro de 2002, e considerando o Decreto nº 16.270, de 31 de março de 2016, RESOLVEM:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - A sistematização das normas para o exercício do Serviço de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal no município de Belo Horizonte é estabelecida nos termos desta Portaria.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º - Para a interpretação deste regulamento, define-se:

- I - BHTRANS: Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A;
- II - Veículo de Tração Animal (VTA): veículos que utilizam a tração animal como meio de propulsão;
- III - Autorização para condução de Veículos de Tração Animal: documento, expedido pela BHTRANS com base no disposto no art. 7º do Decreto nº 16.270, de 31 de março de 2016, que autoriza seu portador a conduzir o veículo de tração animal nas vias públicas do município;
- IV - Condutor: aquele que conduz o veículo de tração animal;
- V - CTB: Código de Trânsito Brasileiro;
- VI - Infração: constitui infração a inobservância de qualquer preceito estabelecido nesta portaria, inclusive aqueles que remetem ao disposto no Decreto nº 16.270/2016;
- VII - JARI Tração Animal: Junta Administrativa de Recurso de Infração ao Regulamento do Serviço de Utilização Sustentável dos Veículos de Tração Animal no Município de Belo Horizonte;
- VIII - Registro de Condutor: documento expedido pela BHTRANS que autoriza ao condutor o exercício do serviço de utilização sustentável dos veículos de tração animal em Belo Horizonte.

CAPÍTULO III DO CREDENCIAMENTO

Art. 3º - A circulação dos veículos de tração animal em Belo Horizonte depende de credenciamento prévio expedido pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS.

§ 1º - O credenciamento dependerá da apresentação:

- I - do registro do condutor expedido pela BHTRANS;
- II - do registro e licenciamento do Veículo de Tração Animal;

⁷⁰ A norma inclui também os mesmos anexos das leis anteriores, reforçando as medidas para as carroças e a exigência de ferraduras metálicas com pinos de tungstênio. Agravando ainda mais as restrições aos carroceiros, a nova portaria estabelece a proibição da circulação em avenidas e vias coletoras, e estabelecendo horários específicos e altamente restritivos para a circulação, a saber, entre 6:00 e 9:00 da manhã, das 11:00 às 15:00, e de 17:00 às 20:00, ignorando completamente as dinâmicas e rotinas de trabalho.

III - da Autorização para Condução do Veículo de Tração Animal.

§ 2º - O credenciamento será realizado mediante o pagamento de taxa referente aos custos do serviço no valor de R\$45,00 (quarenta e cinco reais), o qual será automaticamente corrigido anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) acumulado no período anterior.

CAPITULO IV DO CONDUTOR

Art. 4º - Para o registro do condutor será necessário:

- I - ser o solicitante maior de 18 (dezoito) anos;
- II - gozar de boa saúde física e mental comprovada por atestado médico emitido nos últimos 30 (trinta) dias, contendo assinatura do médico e o respectivo número de registro no conselho regional de classe (CRM);
- III - apresentar formulário de solicitação para cadastro, conforme modelo fornecido pela BHTRANS no portal www.bhtrans.pbh.gov.br ou nos postos de atendimento do BHRESOLVE, devidamente preenchido e assinado;
- IV - apresentar fotocópia do documento de identidade ou do Cartão de Cadastro de Pessoa Física – CPF;
- V - apresentar declaração de endereço atualizado;
- VI - apresentar atestado do bom estado de saúde do animal, emitido nos últimos 60 (sessenta) dias, contendo descrição que permita identificá-lo, bem como assinatura do veterinário e o respectivo número de registro no conselho regional de classe (CRMV);
- VII - comprovar participação no curso básico, composto por módulo de regras de circulação e trânsito e módulo de saúde e trato do animal promovido respectivamente pela BHTRANS, Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Secretaria Municipal de Saúde.

Parágrafo único – O registro mencionado no caput deste artigo deverá ser renovado a cada 03 (três) anos.

Art. 5º - Constituem obrigações do condutor:

- I - portar a Autorização para Condução Veículos de Tração Animal, o Registro do Condutor e o registro e licenciamento do Veículo de Tração Animal;
- II - cumprir as normas de trânsito disciplinadas pelo CTB e demais normas já regulamentadas;
- III - conduzir o equídeo a passo (6 km/h) podendo conduzir ao trote (13 km/h) para transposição de vias de trânsito rápido, sendo vedado o galope;
- IV - transitar em áreas de circulação permitida pela entidade executiva de trânsito;
- V - descartar entulho somente em áreas autorizadas pelo poder competente.

CAPÍTULO V DA AUTORIZAÇÃO PARA CONDUÇÃO

Art. 6º - Para a expedição da autorização para condução do veículo de tração animal nas vias públicas do Município deverão ser preenchidas as condições estabelecidas no Decreto Municipal nº 16.270/2016 e a apresentação dos seguintes documentos:

- I - registro do condutor expedido pela BHTRANS;
- II - registro e licenciamento do Veículo de Tração Animal.

Parágrafo único – A autorização mencionada no caput deste artigo deverá ser renovada a cada 03 (três) anos.

CAPÍTULO VI DO VEÍCULO

Art. 7º - Para a expedição do registro e licenciamento dos Veículos de Tração Animal será necessária a apresentação da vistoria realizada no local indicado pela SLU/SARMU e o atendimento das especificações técnicas previstas nos artigos 9º e 10 desta portaria.

Parágrafo único - O registro e licenciamento mencionados no caput deste artigo deverão ser renovados a cada 03 (três) anos.

Art. 8º - Os Veículos de Tração Animal – VTA não poderão circular nas vias públicas de ligação regional e nas vias arteriais do município de Belo Horizonte, sendo que a circulação nas vias de trânsito local está liberada.

Parágrafo único - Nas vias públicas coletoras do Município de Belo Horizonte, deverão ser respeitados os seguintes horários proibidos à circulação:

I - dias úteis:

- a) de 06h às 09h;
- b) de 11h às 15h;
- c) de 17h às 20h;

II - sábados:

- a) de 06h às 09h;
- b) de 11h às 15h.

Art. 9º - São equipamentos obrigatórios dos veículos de tração animal:

I - freios tipo tambor, acoplados às rodas;

II - dispositivos catadióptricos ou retro refletivos nas partes dianteira, traseira e laterais, sendo:

- a) de cor branca ou amarela nas partes laterais e dianteiras;
- b) de cor vermelha, na parte traseira.

III - placa alfanumérica correspondente ao registro do veículo no órgão de trânsito municipal e plaqueta de identificação com lacre afixado na parte traseira;

IV - arreata completa;

V - estribo para subida;

VI - uso de escora ou suporte fixado por dobradiça, tanto na parte dianteira, como na traseira;

VII - régua graduada instalada nos quatro cantos internos, com marcação em 0,15m, 0,30m e 0,45m correspondentes a $\frac{1}{4}$ (um quarto), $\frac{1}{2}$ (um meio) e $\frac{3}{4}$ (três quartos) de volume cúbico para o monitoramento do volume e atenção ao limite da carga permitida;

VIII - tímpano ou outros sinais de alarme, acionáveis pelo condutor.

Art. 10 - Para ser registrado e licenciado, o veículo de tração animal deverá atender às seguintes especificações técnicas:

I - ser de propriedade ou posse legítima do solicitante;

II - possuir dimensões máximas da carroceria:

- a) comprimento de 1,70 m;
- b) comprimento total com varão de fixação de 3,70 m;
- c) largura máxima da carroceria de 1,00 m;
- d) largura total externa de 1,60 m;
- e) altura de 0,60 m;

III - possuir altura mínima do pavimento ao assoalho da carroceria de 0,70 m;

IV - possuir capacidade máxima de carga do veículo de 250 kg;

- V - possuir peso máximo da carroceria de 200 kg;
- VI - possuir banco fixo;
- VII - portar placa de identificação e plaqueta;
- VIII - dispor dos equipamentos obrigatórios;
- IX - ser veículo de tração animal de um eixo, com rodas de aro 14, com pneus em perfeito estado de uso e devidamente calibrados;
- X - ser pintado em cores claras;
- XI - proceder ao pagamento das taxas e custas do procedimento de registro e licenciamento;
- XII - atender outras especificações técnicas estabelecidas pelo órgão competente do Poder Executivo.

Art. 11 - No Veículo de Tração Animal – VTA – poderá ser transportado, além da carga, apenas o condutor, desde que o somatório do peso da carroça, acrescido da carga e do peso do condutor, não exceda 550 Kg.

Art. 12 - O Veículo de Tração Animal – VTA – poderá ser tracionado por bovinos somente em situações excepcionais, tais como eventos festivos ou religiosos, vedada a tração por ovinos e caprinos, a exceção para mini-charretes para passeios de crianças de até 6 (seis) anos de idade.

Art. 13 - Os equídeos devem portar ferraduras metálicas (habitualmente de ferro próprio, com forro ou não), de numeração padrão, com pinos de tungstênio de 4,3 a 8,8mm de diâmetro, inseridos no corpo da ferradura, em ambos os ramos e pinças, conforme técnica de ferrageamento.

§ 1º - É recomendável também o uso de cravos com cabeça com carburo tungstênio.

§ 2º - É terminantemente vedado o uso de rompões e parafusos de qualquer espécie. É vedado o uso de ferraduras de borracha.

§ 3º - O casqueamento e ferrageamento devem ser feitos de forma periódica, conforme o desgaste da ferradura e crescimento do casco.

ESPECIFICAÇÃO DE PINOS DE TUNGSTÊNIO UTILIZÁVEIS EM ANIMAIS DE TRAÇÃO

Diâmetro Inicial (mm)	Diâmetro Final (mm)	Comprimento (mm)
4,3	4,3	
6,8	7,4	9
8,8	9,8	11

CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 14 - Constitui infração às normas estabelecidas neste regulamento:

I - transitar sem portar a Autorização para Condução de Veículos de Tração Animal, licenciamento do veículo e registro do condutor:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1001

II - entregar ou permitir a condução do VTA à pessoa não autorizada:

Infrator: Proprietário do veículo
 Infração Média

Penalidade: Multa
Codificação: 1002

III - transitar com o veículo sem qualquer dos equipamentos obrigatórios, ou estando estes ineficientes ou inoperantes:

Infrator: Proprietário do veículo
Infração Grave
Penalidade: Multa
Codificação: 1003

IV - transitar com o veículo sem placa ou plaqueta de identificação:

Infrator: Proprietário do veículo
Infração Leve
Penalidade: Multa
Codificação: 1004

V - transitar dentro do hipercentro e dos corredores viários do Município e outros locais e horários não permitidos:

Infrator: Condutor do veículo
Infração Média
Penalidade: Multa
Codificação: 1005

VI - utilizar o veículo de tração animal destinado ao transporte de carga para o transporte de passageiros:

Infrator: Condutor do veículo
Infração Leve
Penalidade: Multa
Codificação: 1006

VII - transitar derramando, lançando ou arrastando a carga que esteja transportando:

Infrator: Condutor do veículo
Infração Grave
Penalidade: Multa
Codificação: 1007

VIII - conduzir o VTA de forma perigosa colocando em risco:

a) os pedestres e outros veículos:

Infrator: Condutor do veículo
Infração Grave
Penalidade: Multa
Codificação: 1008 A

b) o animal de tração:

Infrator: Condutor do veículo
Infração Grave
Penalidade: Multa
Codificação: 1008 B

IX - transitar aos domingos e feriados, à exceção das charretes utilizadas para turismo que receberão autorização especial e não poderão transitar às segundas-feiras.

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1009

X - circular com o VTA sem portar o protetor para acolhimento das fezes do animal.

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Leve
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1010

XI - descartar material em local não autorizado pelo Poder Executivo.

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1011

XII - coagir o animal ou forçá-lo a realizar funções inadequadas à espécie ou ao seu tamanho:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1012

XIII - manter os animais atados entre si e/ou à carroça:

Infrator: Condutor veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1013

XIV - conduzir potros ou fêmeas em estado de gestação ou aleitamento, bem como fazer uso imprevidente de animais não apropriados para o trabalho de modo geral, por incapacidade física ou mental:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1014

XV - utilizar animal e/ou veículo em condições inseguras para o desempenho do trabalho e/ou com carga superior a 250 kg:

Infrator: Condutor de veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1015

XVI - fazer uso de chicotes, chibatadas, paus, varas ou agulhão, bem como fazer uso de freio tipo "professora", correntes ou similares sobre a região do chanfro a guisa de breque nasal:

Infrator: Condutor de veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1016

XVII - fazer uso de freio bridão com lingueta de comprimento superior a 1,0cm e freio externo, tipo hackamore, com ramos longos (superiores a 2 cm) e sem proteção de couro, ou uso de lã ou espuma, bem como fazer uso de esporas com roseta;

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1017

XVIII - promover o casqueamento e/ou ferrageamento inadequados e que possam acarretar a alteração dos aprumos, em especial se acompanhado de desvio ósseo ou sobrecarga dos tendões e ligamentos:

Infrator: Condutor do veículo e todos aqueles contribuírem para a consumação da infração
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1018

XIX - fazer o uso de rompões e parafusos de qualquer espécie ou de ferraduras de borracha:

Infrator: Condutor do veículo e todos aqueles contribuírem para a consumação da infração
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1019

XX - fazer uso de arreio em desacordo com as boas normas de uso e conservação ou utilização de equipamentos inadequados, bem como fazer uso de outro tipo de emenda nos arreios que não seja a costura dos equipamentos de couro:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração: Média
 Penalidade Multa
 Codificação: 1020

XXI - abandonar o animal em via pública ou em espaço fechado ou deixar de ministrar cuidados básicos de higiene e saúde do animal e de seu ambiente:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1021

XXII - fazer trabalhar animal cego, ferido, enfermo, extenuado, mutilado, doente, com dificuldades de locomoção, desferrado, com pisaduras ou lesões genitais ou anais, bem como promover a doma cruel com uso de alavancas e sistemas de pressão sobre as extremidades do animal ou sua nuca:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1022

XXIII - usar instrumentos de contenção que causem a fratura da cartilagem da orelha ou traumas no focinho:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1023

XXIV - agredir o animal com espancamento, lapidação, com instrumentos cortantes ou contundentes, com uso de substâncias químicas, fogo, substâncias escaldantes ou tóxicas, ou qualquer outro meio, bem como amarrar sua língua:

Infrator: Condutor do veículo
 Infração Grave
 Penalidade: Multa
 Codificação: 1024

Art. 15 - As multas aplicadas por infração terão o seguinte valor:

I - leve: R\$50,00;
 II - média: R\$100,00;
 III - grave: R\$200,00.

§ 1º - A multa poderá ser aplicada juntamente com outras penalidades nos termos deste Regulamento.

§ 2º - A multa não paga em até 30 (trinta) dias terá o seu valor inscrito em dívida ativa.

§ 3º - Em caso de reincidência no cometimento de infração a Autorização para Condução de Veículo de Tração Animal será cassada.

§ 4º - Ao infrator caberá o direito de recurso nos termos da JARI Tração Animal e no ordenamento jurídico próprio.

§ 5º - Compete à Guarda Municipal de Belo Horizonte - GMBH, por meio de seu grupamento de trânsito, enquanto agentes credenciados pela Autoridade de Trânsito do Município, fiscalizar, autuar, adotar as medidas administrativas pertinentes, relativas aos itens de circulação, estacionamento e parada, de forma isolada ou em operações conjuntas com a BHTRANS. Códigos: 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008A, 1009 e 1010.

§ 6º - As fiscalizações relativas às condições de saúde e trato do animal competem à Secretaria Municipal de Meio Ambiente e/ou Secretaria Municipal de Saúde. Códigos: 1008B, 1011, 1012, 1013, 1014, 1015, 1016, 1017, 1018, 1019, 1020, 1021, 1022, 1023 e 1024.

§ 7º - O valor das multas será automaticamente corrigido anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) acumulado no período anterior.

Art. 16 - Havendo qualquer indício de ocorrência de maus-tratos físicos ou mentais, e/ou crueldade, por ação ou omissão, direta ou indireta, deverá ser acionada imediatamente a Polícia Ambiental ou a autoridade competente, observada a Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, sem prejuízo das multas e penalidades aplicáveis nos termos deste Regulamento e demais atos normativos editados pelo Poder Público Municipal.

§ 1º - A autoridade que lavrar o auto de infração deverá acionar imediatamente a Polícia Ambiental, bem como encaminhar cópia do auto de Infração para a Delegacia Especializada de Investigações de Crimes contra o Meio Ambiente e Conflitos Agrários.

§ 2º - Comprovada a prática mencionada no caput deste artigo será cassado o licenciamento e a autorização para a condução de Veículo de Tração Animal.

Art. 17 – Integram o presente Regulamento os seguintes Anexos:

I – Anexo I – Tabela de Pesos Específicos e de Materiais

II – Anexo II – Especificações do Veículo de Tração Animal

Art. 18 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, 28 de novembro de 2016

Ramon Victor César

Presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS

Vasco de Oliveira Araújo

Secretário Municipal de Meio Ambiente

Valter Braga do Carmo

Secretário Municipal Adjunto de Fiscalização

**ANEXO I DA PORTARIA CONJUNTA BHTRANS/ SMMA/ SMAFIS Nº /2016
TABELA PESOS ESPECÍFICOS DE MATERIAIS**

1. MATERIAIS SOLTOS

MATERIAL	KG/M³	
AREIA SECA	1300 1600	a
AREIA ÚMIDA	1700 2300	a
AREIA FINA SECA	1500	
AREIA GROSSA SECA	1800	
ARGILA SECA	1600 1800	a
ARGILA ÚMIDA	1800 2100	a
CAL HIDRATADA	1600 1800	a
CAL HIDRÁULICA	700	
CAL EM PÓ	1000	
CAL VIRGEM	1400 1600	a
CIMENTO A GRANEL	1400 1600	a
CIMENTO EM SACOS	1200	
GESSO EM PÓ	1400	
GESSO HIDRATADO (EM BLOCO)	1800 2600	a
MINÉRIO DE FERRO	2800	
TERRA APILOADA SECA	1000 2000	a
TERRA APILOADA ÚMIDA	1600 2000	a
TERRA ARENOSA	1700	
TERRA VEGETAL SECA	1200 1300	a

TERRA VEGETAL ÚMIDA	1600 1800	a
ENTULHO DE OBRAS	1500	

2. BLOCOS ARTIFICIAIS

MATERIAL	KG/M³	
BLOCO DE ARGAMASSA	2200	
CIMENTO PARA PÍOS	2200 2300	a
CIMENTO-AMINANTO	1900	
LAJOTAS CERÂMICAS	1800 2000	a
TIJOLO FURADO	1100 1400	a
TIJOLO MACIÇO	1800 2000	a
TIJOLO SÍLICO-CALCÁREO	1900 2200	a
TIJOLO POROSO	1000 1100	a
TIJOLO VITRIFICADO	1900	

3. REVESTIMENTOS E CONCRETOS

MATERIAL	KG/M³	
ARGAMASSA CAL HIDRÁULICA	2000 2200	a
ARGAMASSA CIMENTO/CAL/AREIA	1900	
ARGAMASSA CIMENTO/AREIA	2100	
ARGAMASSA DE GESSO/ESTUQUE	1400	
ARGAMASSA DE CAL E AREIA	1700	
CONCRETO SIMPLES	2400	
CONCRETO ARMADO	2500	
CONCRETO DE ARGILA EXPANDIDA	2000	
ESTUQUE DE ARGAMASSA DE CIMENTO	2000	
ESTUQUE DE ARGAMASSA DE CAL	1700	

4. METAIS

MATERIAL	KG/M³
----------	-------

AÇO	7800
ALUMÍNIO	2600
BRONZE	8500
CHUMBO	11300
COBRE	8900
ESTANHO	7400
FERRO FORJADO	7900
FERRO FUNDIDO	7400
LATÃO	8500
ZINCO	7200

5. MADEIRA

MATERIAL	KG/M ³
MADEIRAS LEVES (CEDRO, JEQUITIBÁ, PINHO ARAUCÁRIA, PINHO DE RICA E PINUS HELIOTIS)	ATÉ 600
MADEIRAS DE DUREZA MÉDIA (CANELA, CEREJEIRA, EUCALIPTO, FREIJÓ, IMBUIA, LOURO, PEROBA DO CAMPO, PAU MARFIM E VINHATICO)	600 a 750
MADEIRAS DURAS PARA ESTRUTURAS OU EXPOSIÇÃO ÀS INTEMPÉRIES (ANGICO-VERMELHO, BRANCO E PRETO, BATINGA, BRAÚNA, CABRIUVA, GUAJUVIRÁ, IPÊ AMARELO, JACARANDÁ, MAÇARANDUBA, MOGNO, PEROBA ROSA, ROXINHO E SUCUPIRA)	ACIMA DE 750

6. MATERIAIS DIVERSOS

MATERIAL	KG/M ³
ALCATRÃO	1200
ASFALTO	1600 a 2000
BORRACHA PARA JUNTAS	1700
CARVÃO MINERAL EM PÓ	700
CARVÃO EM PEDRA	1600 a 1900
CARVÃO VEGETAL	400
CIMENTO EM PÓ	1100 a 1700
CLINKER DE CIMENTO	1500
CORTIÇA AGLOMERADA	400

CORTIÇA NATURAL	240	
ESCÓRIA DE ALTO-FORNO	2200	
LENHA	500	
PAPEL	1400 1600	a
PLÁSTICO EM CHAPAS DE CANOS	2100	
PORCELANAS	2200	
RESINAS	1000	
TURFA	300 a 600	
VIDRO	2400 2600	a

7. ROCHAS E MATERIAIS ROCHOSOS E FRAGMENTADOS (PESO ESPECÍFICO APARENTE)

MATERIAL	KG/M ³	
ARDÓSIA	2600 2700	a
AREIA QUARTZOSA SECA	1700	
AREIA QUARTZOSA ÚMIDA	1800 2000	a
ARENITO	2100 2300	a
BASALTO	1700	
BRITA BASÁLTICA	1700	
BRITA CALCÁREA OU ARENÁRIA	1600	
BRITA GRANÍTICA	1800	
CALCÁREO COMPACTO	1800 2600	a
CALCÁREO LEVE	1600	
CASCALHO DE ROCHA SECO	1500	
CASCALHO DE ROCHA ÚMIDO	1800 2000	a
GNAISSE	2600	
GRANITO	2600 3000	a
MÁRMORE	2500 2800	a
PEDRA SABÃO	2700	
ROCHA MARROADA	1600 1700	a
SEIXO ARENOSO	1600	
SEIXO DE PEDRA-POME	1600	

8. PESO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS

EQUIPAMENTOS	KG
CARREGADOR FRONTAL DE ESTEIRAS DE 1.3 M ³	12700
CARREGADOR FRONTAL DE ESTEIRAS DE 3.1 M ³	21300
CARREGADOR FRONTAL DE PNEUS DE 1.3 M ³	9600
CARREGADOR FRONTAL DE PNEUS DE 3.1 M ³	16600
COMPRESSOR DE AR 170 PCM REBOCÁVEL	1500
COMPRESSOR DE AR 250 PCM REBOCÁVEL	1800
COMPRESSOR DE AR 335 PCM REBOCÁVEL	1900
COMPRESSOR DE AR 668 PCM REBOCÁVEL	3700
DISTRIBUIDOR DE BETUME REBOCÁVEL	1900
DISTRIBUIDOR DE BETUME	3200
ESCAVADEIRA HIDRÁULICA COM PÁ MECÂNICA	21300
ESCAVADEIRA HIDRÁULICA COM PÁ INVERTIDA	21800
ESCAVADEIRA HIDRÁULICA COM DRAGA DE ARRASTE	19300
ESCAVADEIRA HIDRÁULICA COM DRAGA DE MANDIBULA	19400
ESCAVADEIRA HIDRÁULICA COM GUINDASTE	19200
ESPALHADOR DE AGREGADO REBOCÁVEL	860
MOTO-ESCAVO TRANSPORTADOR 11 M ³	28400
MOTONIVELADORA	11900
PERFURATRIZ MANUAL	24
ROLO COMPACTADOR TANDEM COM 76 CV DE POTÊNCIA	6400
ROLO COMPACTADOR TANDEM COM 11 CV DE POTÊNCIA	1100
ROLO COMPACTADOR VIBRATÓRIO REBOCÁVEL	5480
ROLO COMPACTADOR AUTOPROPULSOR LISO	6850
ROLO COMPACTADOR AUTOPROPULSOR PÉ-DE-	

CARNEIRO	7400
ROLO COMPACTADOR PRESSÃO VARIÁVEL DE SETE PNEUS	12600
ROMPEDOR DE ASFALTO OU CONCRETO	33
SOQUETE VIBRATÓRIO	78
TRATOR D4 COM ESTEIRAS	8900
TRATOR D6D COM ESTEIRAS	14000
TRATOR COM RETRO-ESCAVADEIRA E CARREGADEIRA	6200
TRATOR D7 COM ESTEIRAS E LÂMINA	19000
TRATOR D8L SEM LÂMINA	25300
TRATOR D8L COM LÂMINA	31300
VIBRO-ACABADORA DE ASFALTO	10100
ACABADORA DE ASFALTO REBOCÁVEL	1750
VIBRO-ACABADORA DE CONCRETO	3000
GUINDASTE HIDRÁULICO TELESCÓPICO PARA CAMINHÃO	17500
TANQUE PARA ARMAZENAMENTO DE ASFALTO 20000 L	3000
USINA PARA SOLOS	9700
BETONEIRA 7 M ³ PARA MONTAGEM EM CAMINHÃO	3500
CONJUNTO MÓVEL DE BRITAGEM 22 M ³ /H	25500
MOTO-BOMBA 2"	41
CAMINHÃO FORA-DE-ESTRADA DE 35 T	28000
CAMINHÃO FORA-DE-ESTRADA DE 50 T	38000