



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

ANTHONY NUNES RODRIGUES OLIVEIRA

**“A CIDADE É NOSSA ROÇA, NOSSA LUTA É NA CARROÇA”: TRABALHO E
TRADIÇÃO DOS CARROCEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU**

São Cristóvão/SE
2025

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

ANTHONY NUNES RODRIGUES OLIVEIRA

**“A CIDADE É NOSSA ROÇA, NOSSA LUTA É NA CARROÇA”: TRABALHO E
TRADIÇÃO DOS CARROCEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU**

Trabalho apresentado à Banca de Defesa de
Dissertação do Programa de Pós-Graduação em
Sociologia da Universidade Federal de Sergipe
para Obtenção do Título de Mestre.

Examinador: Profº Dr. Ewerthon Clauber Vieira

Examinador: Profº Dr. Petrônio José Domingues

Orientador: Profº Dr. Péricles Moraes de Andrade Junior

São Cristóvão/SE

2025

ANTHONY NUNES RODRIGUES OLIVEIRA

**“A CIDADE É NOSSA ROÇA, NOSSA LUTA É NA CARROÇA”: TRABALHO E
TRADIÇÃO DOS CARROCEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU**

Trabalho apresentado à Banca de Defesa de
Dissertação do Programa de Pós-Graduação em
Sociologia da Universidade Federal de Sergipe
para Obtenção do Título de Mestre.

Aprovado em 17 de Fevereiro de 2025.

BANCA EXAMINADORA

Profº Dr. Péricles Morais de Andrade Junior [PPGS/UFS] (Presidente da Banca)

Profº Dr. Petrônio José Domingues [PPGS/UFS] (Examinador Titular/Interno)

Profº Dr. Ewerthon Clauber Vieira [PROFCIAMB/UFS] (Examinador Titular/Externo)

Profº Dr. Marcelo Alário Ennes [PPGS/UFS] (Examinador Titular/Suplente)

São Cristóvão/SE
2025

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE**

O48c	Oliveira, Anthony Nunes Rodrigues
	“A cidade é nossa roça, nossa luta é na carroça” : trabalho e tradição dos carroceiros na região metropolitana de Aracaju / Anthony Nunes Rodrigues Oliveira ; orientador Péricles Morais de Andrade Júnior. – São Cristóvão, SE, 2025.
214 f. : il.	
Dissertação (mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Sergipe, 2025.	
1. Sociologia. 2. Carroceiros - Aracaju. 3. Força de trabalho. 4. Racismo. 5. Usos e costumes. I. Andrade Júnior, Péricles Morais, orient. II. Título.	
CDU 316.334.22:656.125(813.7)	

**O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de
Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001**

RESUMO

Este trabalho consiste em uma análise empírico-qualitativa dos Carroceiros da Região Metropolitana de Aracaju (RMA), suas relações de trabalho, de cultura e tradição através de diversos mecanismos sociais envolvidos na luta pelo reconhecimento e manutenção de seu legado histórico em território sergipano. Em um primeiro momento, investigou-se através de uma reconstrução sócio-histórica a categoria no Brasil, a sua gênese enquanto grupo social, sua dinâmica em períodos anteriores, seu processo de proletarização no pós-escravismo e sua racialização marcada como negra e migrante. Além disto, busca-se compreender os desdobramentos do desenvolvimento das infraestruturas urbanas das cidades e do trabalho como agentes promotores de desigualdades sociais no capitalismo emergente se utilizando de ex-escravizados como força de trabalho marginalizada no circuito inferior da economia. Em um segundo momento, identifica-se como relevantes os conflitos ideológicos acerca das fronteiras das relações humano e não-humano, já que o grupo estabelece uma relação interespecífica ancestral com os equinos, considerados membros de suas famílias, entretanto, sofrem com conflitos na esfera pública entre instituições governamentais e sociedade civil na busca por legitimidade de seu modo de viver multiespécie em contextos urbanos tendo como consequência atos de violência racista que buscam retirar sua condição de companheiros, reprimir os trabalhadores negros, suas famílias mais-que-humanas e seus equinos. Assim, comprehende-se que a ocupação de Carroceiro é central para a dialética do desenvolvimento urbano das cidades, pois exercem uma função de força de trabalho marginalizada nos bairros periféricos da região rebaixando os custos de reprodução social do espaço urbano, ainda, o Estado reforça sua dominação contra estes trabalhadores através de uma repressão racial, de classe e de espécie. Ainda, o Estado através de diversas práticas coloniais de desumanização perpetua o apagamento de uma forma endógena de organização interespecífica na forma de epistemicídio de sua cultura e tradições, tendo como norte a ideologia desenvolvimentista vigente na região metropolitana.

Palavras-chaves: Carroceiros; Região Metropolitana; Tradição Multiespécie; Trabalho; Racismo Ambiental.

ABSTRACT

This research consists of an empirical-qualitative analysis of the Wagon Workers of the Metropolitan Region of Aracaju (RMA), their labor relations, culture and tradition through various social mechanisms involved in the struggle for the recognition and maintenance of their historical legacy in the state territory of Sergipe. Initially, this work category in Brazil and its genesis as a social group was explored through a socio-historical strategy of research and so its dynamics in previous historical periods, its process of proletarianization in the post-slavery epoch and its racialization marked as black and migrant. In addition, the aim is to understand the consequences of urban development infrastructures in cities and labor systems as an agent of promoting social inequalities in emerging capitalism by using former slaves as marginalized labor force in the infracircuit of the economy. In a second moment, the ideological conflicts regarding the boundaries of human and non-human relations are identified as relevant since this group has developed an ancestral interspecific relationship amongst equines, considering kin members in their families. However, they have struggled in public sphere conflicts between government institutions and civil society to legitimize their multispecies way of life in urban contexts resulting in acts of racist violence aiming to prohibit their status as companion, to repress black workers and their more-than-human families with equines. Thus, it's concluding the crucial role Wagon Workers' occupation does into dialectic of urban development since they perform a function of marginalized labor force at peripheral neighborhoods of the region lowering the costs of social reproduction of the urban space, and still, State reinforces its domination over these workers through racial, class and species repression. Furthermore, the State, through various colonial practices of dehumanization, perpetuates the erasure of an endogenous form of interspecific organization in the form of epistemicide of their culture and traditions guided by developmentalist ideology that prevails in the metropolitan region.

Keywords: Wagon Workers; Metropolitan Region; Multispecies Tradition; Labor; Environmental Racism.

SUMÁRIO

<u>INTRODUÇÃO</u>	16
1. <u>OBJETIVOS</u>	20
2. <u>METODOLOGIA</u>	21
3. <u>ESTADO DA ARTE</u>	24
3.1 BALANÇO DAS PERSPECTIVAS	30
3.2 MODELO DE ANÁLISE	35
4. <u>HISTÓRIA SOCIAL DOS CARROCEIROS</u>	39
4.1 A REVOLUÇÃO NOS TRANSPORTES: O BONDE E AS FERROVIAS	53
4.2 SOCIALISMO E ANARQUISMO ENTRE CARROCEIROS E COCHEIROS	54
4.3 OS CARROCEIROS DO PERÍODO COLONIAL AO PÓS-ABOLIÇÃO EM SERGIPE	56
4.4 HISTÓRIA RECENTE POR FONTES JORNALÍSTICAS (2000-2022)	61
4.5 O DISPOSITIVO DA RACIALIDADE E TRABALHO NO BRASIL	63
4.5.1 <i>OS LUGARES SOCIAIS DO NEGRO NA DIVISÃO NEOCOLONIAL DO TRABALHO</i>	65
4.5.2 <i>OS “OUTROS” DA FORMAÇÃO DOS BRASÍS: EPISTEMICÍDIO, SUPREMACIA E MITO</i>	73
4.5.3 <i>OS CARROCEIROS COMO CRÍTICA</i>	78
5. <u>ANIMAIS NAS CIÊNCIAS SOCIAIS E O ‘ANIMAL TURN’</u>	81
5.1 LABOR ANIMAL COMO CRÍTICA À HISTORIOGRAFIA	86
5.2 ZOÓPOLIS: CIDADANIA E RECONHECIMENTO JURÍDICO ANIMAL	94
5.3 A DERRUBADA DE ZOÓPOLIS COLONIAL: A CRÍTICA INDÍGENA AO DIREITO ANIMAL	103
6. <u>CARROCEIROS NA REGIÃO METROPOLITANA: DILEMAS DO CAMPO</u>	120
6.1 CONCEITUANDO OS CARROCEIROS: A HIPÓTESE DA RURBANIZAÇÃO SE SUSTENTA?	122
6.2 “VOCÊ É ‘AMIGO’ DELE?”: NOTAS SOBRE A POLÍTICA DAS AMIZADES	126
6.3 AS FESTAS DA TRADIÇÃO: DA POLÍTICA DAS AMIZADES AO EQUIPISMO	141
6.4 O CAVALO DOS OLHOS DE PRATA: HERANÇA E POLÍTICA NO ROÇADO URBANO	153
6.5 O HERÓI CARROCEIRO: ENTRE O ORGULHO PATERNAL E A DISCRIMINAÇÃO	166
6.6 “AQUI PASSA UMA AVENIDA ONDE SÓ A GENTE CONSEGUE ANDAR”: A CARROÇA COMO INSTRUMENTO TERRITORIAL	173
<u>CONSIDERAÇÕES FINAIS</u>	190
<u>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u>	194
<u>ANEXOS</u>	201
<u>APÊNDICES</u>	204

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ONG – Organização Não Governamental
PL – Projeto de Lei
PSD – Partido Social-Democrata
RMA – Região Metropolitana de Aracaju
PDT – Partido Democrático Trabalhista
LGBTQIA+ - Gays, Lésbicas, Bissexuais, Transexuais, Travestis, Queer, Intersexo, Assexual e outras dissidências sexuais ou de gênero.
UNEGRO – União dos Negros pela Igualdade
PCdoB – Partido Comunista do Brasil
MDB – Movimento Democrático Brasileiro
CUT – Central Única dos Trabalhadores
MTST – Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto
D.I.A – Distrito Industrial de Aracaju
EMSURB – Empresa Municipal de Serviços Urbanos
EMURB – Empresa Municipal de Obras e Urbanização
ADEMA – Administração Estatal do Meio Ambiente
DEPAMA – Delegacia de Proteção Animal e Meio Ambiente
SMTT – Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito
CAA – Centro de Apreensão de Animais
CECAN – Centro de Cultura e Arte Negra
MNU – Movimento Negro Unificado
ANCAT – Associação Nacional de Catadores de Materiais Recicláveis
F.R.A.T – Frente de Resistencia Animal y de La Tierra
ECA – Estudos Críticos Animalistas

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1 — Carroças de Duas-Rodas na região de Stavropol e Zaporozhye	41
Figura 2 — Modelo de Carruagem de Tell Agrab	42
Figura 3 — Carroceiro Negro em Veículo de Recolhimento de Lixo no Rio de Janeiro	44
Figura 4 — Carro de Bois no Período da Abolição.....	45
Figura 5 — “Partida para a Colheita do Café”	46
Figura 6 — Rio de Janeiro, as freguesias urbanas e o sertão carioca (1850-1890)	48
Figura 7 — Principais Linhas de Abastecimento do Rio de Janeiro pelo Sistema Carroçável	49
Figura 8 - Sociodinâmica da Organização Festiva dos Carroceiros	149

FOTOS

Foto 1 - Reapropriando os Espaços.....	175
Foto 2 - A Colheita.....	175
Foto 3 - Três menos um: a família.....	177
Foto 4 - Bicho Anônimo	179
Foto 5 - Conectando os Elos.....	180
Foto 6 - Entre panos	181
Foto 7 - Foto com o Amor da Minha Vida	182
Foto 8 - Retratos da Avenida	184

TABELAS

Tabela 1 - Relação entre o Crescimento da População Livre e dos Carroceiros e Cocheiros apurados entre 1849-1890 na Cidade do Rio de Janeiro	50
---	----

GRÁFICOS

Gráfico 1 - Número de Notícias por Ano.....	62
--	----

Quando eu escutei os pequenos sinos tocando diante da silenciosa madrugada, eu sabia que era Ousmane Sow, o Carroceiro, que estava montando seu cavalo Tumaini logo virando a esquina de nossa estrada de areia... um dia eu perguntei pra ele o significado do nome do seu cavalo. “Tumaini significa ‘esperançar’ em Swahili”, ele me respondeu enquanto me encarava com seu olhar fixo e de astúcia. “Então se você escutar essa palavra em países como Tanzânia, Ruanda, Quênia ou Guiné, fique atento, pois significa ‘esperançar’...”

Boubacar Boris Diop
Doomi Golo – The Hidden Notebook

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à Olorun e aos Òrìṣà por terem me acolhido quando mais precisei e quando pensei em desistir de tudo. Agradeço a Èsù, o Grande Mensageiro, por guardar todos os meus caminhos, por trazer notícias íntimas do meu próprio inconsciente, por conversar comigo e não me deixar abrir mão de mim mesmo quando olhei pro horizonte e não via mais nada: encontrei Èsù gargalhando como um convite ao deleite da vida. Onde havia caos encontrei movimento e onde pensei estar morto encontrei a vida girando novamente em sua eterna engrenagem... Agradeço ao meu pai Òṣàlá por ter me escutado chorar noites e dias, ter me oferecido colo e acalanto, ter me feito acreditar que é possível caminhar com calma e mesmo assim estar alçando novos rumos. Foi quem com seu manto me cobriu de sereno e harmonia para encontrar paz antes de tudo em meu Orí e depois em lugares onde antes jamais encontrei, quem me deu forças pra seguir lutando em meio ao caos. Agradeço à Grande Mãe de todos nós, Yemoja, que me ouvir suplantar por amor e afeto, me curou de todas as dores da alma com suas águas e me ensinou a navegar em marés profundas sob o encanto da lua. Agradeço aos Òrìṣà, cada um a seu modo, me guiando em todas as trajetórias da minha vida com valiosos fundamentos necessários à minha evolução. Ainda, agradeço ao meu Bàbá Abraão ty Òṣóyòsì, que me acolheu em sua casa, me ensinou que a fartura de amigos e comunhão é a maior dádiva do caçador, me ensinou o que é Àṣé e esteve junto durante todo esse processo.

Dedico este trabalho inteiro e todas as minhas forças à minha mãe amada Norma Nunes, filha de Yemoja, que infelizmente nunca conseguiu ver seu filho se formar, muito menos se tornar mestre e ser abian na casa de candomblé que a acolheu em vida, sei que me observa e cuida de mim quando sinto suas mãos d'água sobre minhas costas me cobrindo de bênçãos. Sua falta é marcante e impronunciável, jamais terei palavras que consigam descrever sua ausência que ficou cravada em mim como uma fronteira abissal e todos os dias sinto sua presença como uma memória doce, te amo tanto!... Dedico a minha avó, Andrelina Costa Nunes, que foi mãe duas vezes como ela me dizia, me acolheu na saúde e na doença, mas infelizmente também já fez sua passagem e acompanhei a mesma nos seus últimos anos e dias de vida, quando dei meu último beijo de adeus na sua testa numa quinta-feira... que seu espírito seja liberto de tudo, te amo! Agradeço ao meu cachorro, Chay, que me acompanhou em todos os momentos da vida do término da minha infância à adolescência, me viu crescer como adulto, brincou comigo na praia e no parque, me mordeu, mas também me encheu de amor e carinho como uma espécie-companheira, como um irmão. Te vi envelhecer e voltar aos meus braços como no início, necessitado de amparo e assistência, transformando nossa relação em um companheirismo mútuo, que sua velhice seja serena e com saúde. Agradeço ao meu tio Helder e à minha madrinha Marta, pois ambos estiveram sempre presentes quando mais precisei de ajuda, que me incentivaram a terminar minha graduação e ingressar no mestrado para alçar melhores condições de vida.

Aos amigos que fiz durante este caminho, em especial Ícaro, Izabel, Ketheleen e Bruno Auderlin, meus companheiros de curso de graduação em Ciências Sociais, meus amigos de profissão docente que compartilhamos angústias, medos, raivas e felicidades juntos que apenas os “Filhos de Marx” sentiram, cada momento e tropeço estivemos juntos, amo vocês... Ainda, aos professores que viraram amigos, Leomir Hilário e Ewerthon Vieira, mais que ensinar vocês

me mostraram que era possível ser eu mesmo e aquilo que muitos apagavam, vocês viam uma árvore frutífera de conhecimento compartilhado coletivamente. Como bem disse Leomir em uma aula inesquecível: “o conhecimento é como uma vela, quando compartilhado nossa luz aumenta! Não é preciso apagar a de ninguém!” e assim formamos o grupo Krítica, esse único espaço onde ainda era possível uma teoria que desestabilizasse através do afeto como uma ferramenta ancestral de aprendizagem e arma política contra a barbárie neoliberal que dilacera as relações sociais, onde antes havia competição e concorrência como princípios organizadores, encontrei afeto e amparo para as dores de viver numa sociedade e instituição que produz cada vez mais adoecimento psíquico. Um grupo onde a “anormalidade” e o “desvio” é uma crítica às estruturas sociais e jamais devem ser reparadas ou geridas, mas escutadas e catalisadas para a mudança social em nossas utopias revolucionárias, obrigado por não deixaram a chama que habitava em mim morrer e acreditar que ainda é possível um outro mundo.

Dedico também aos meus amigos Arthur, Thaís, Mariana, Ítalo, Junio, Gislaine, Mary e Larissa que vivemos muitos momentos juntos, fazendo minhas noites e meus dias mais felizes, espaços de escuta e de transformação... carrego vocês comigo para sempre dentro do meu coração, sendo fiel às nossas histórias e fofocas, sem vocês certamente não teria aproveitado tanto a vida em tudo que ela poderia me proporcionar, nosso elo é maior e encontro em vocês uma continuidade de uma vida mais suportável.

Dedico também este trabalho ao Espaço Psicossocial que, pensando a partir dos ensinamentos de Freud sobre a clínica pública e para além do próprio dispositivo, possibilitou que eu um estudante universitário tivesse acesso a terapia com valor social e segue contribuindo para a democratização da psicanálise em Sergipe. Em especial dedico à minha analista, Psi. Isabelle, que me acolheu em 2021 após as turbulências do luto da minha mãe e seguiu comigo até os dias de hoje, que me ouviu reclamar diversas vezes do meu próprio sintoma, que me viu repetir minhas dores nas minhas tentativas humanas de elaboração, que antes de todo aparato técnico e terapêutico, me ofereceu um espaço seguro para que eu pudesse me desmontar, me refazer e entrar em contato com meu próprio desejo – foi a partir do trabalho em análise que consegui me contornar e que comecei a aceitar minha frágil condição de humanidade. Uma tarefa árdua, dolorosa e tensa, mas que seus frutos quando colhidos tem sabor de alegria! Agradeço por me ouvir falar e me fazer falar quando quis ficar mudo, mas também quando deu espaço para meus silêncios dizerem algo que eu mesmo não tinha ouvido em lugar nenhum. Obrigado por atravessar comigo os caminhos pantanosos da minha posição depressiva sem que eu me perdesse por completo e de não me deixar cair nas armadilhas superegoicas quando tentava fugir inconscientemente da falta. Obrigado por ouvir minhas ideias de projeto, do meu sintoma-que-pesquisa como já disse em análise e fazer eu me reconectar com o espírito sociológico que habitava em mim, redirecionando meu ódio contra o mundo! Obrigado por não desistir de mim quando eu já havia desistido...

*Epi Epi Bùbá!
Àṣẹ!*

AGRADECIMENTOS

Agradeço imensamente a todas as Carroceiras e Carroceiros que me acolheram pelo caminho, que me receberam em suas casas, contaram suas histórias e criaram laços únicos em dias de luta, mas também de vitórias importantes. Aos grupos de amigos e às Equipes de Carroceiros que juntos tivemos essa conquista de estruturação dessa vontade coletiva de atuação política na esfera pública em prol do reconhecimento da classe como significativa para a sociedade sergipana, embora ainda tenha muito a ser percorrido, vocês deixaram a mensagem de que não há nada sobre os carroceiros que não tenha a participação dos mesmos como sujeitos, que as instituições e o poder da violência racista que lhes acometem não irá barrar a revolta nem a conquista por um mundo mais justo, ecológico e de companhias multiespécie... aprendi mais do que contribuí, este trabalho é uma síntese de toda essa relação de troca que desenvolvemos, sabendo que ainda há muito para lutar.

Agradeço ao meu orientador Dr. Péricles Moraes que participou das etapas desta pesquisa, levantando questões importantes, sugestionando e criticando quando necessário, sempre presente e me auxiliando no que fosse necessário. Aos meus professores, em especial Dr. Leomir Hilário e Dr. Ewerthon Vieira, que me apresentaram a teoria crítica, a interseccionalidade, a decolonialidade e o marxismo como norteadores de um pensamento, abrindo espaço em nosso grupo de estudos e pesquisa – Crítica - para que pudesse dialogar sobre minha pesquisa e aprender cada vez mais com os tópicos abordados junto de nossas e nossos camaradas. Ao professor Dr. Luiz Gustavo por me apresentar a antropologia visual e o cinema antropológico como ferramentas na construção de um saber científico que vai muito além de uma imagem, mas conta a história de um povo, das relações de poder e sobre o próprio modo de fazer pesquisa como uma crítica sobre a naturalização do olhar sobre os outros e sobre nós mesmos. À professora Dra. Mônica Cristina por me aceitar como ouvinte na sua disciplina de Tópicos Especiais em Antropologia e me permitir apresentar minha pesquisa experimental de antropologia visual, guardo todas as suas dicas e contribuições sobre os temas discutidos nas aulas. Ao professor Dr. Petrônio Domingues por ser sempre solícito em suas aulas, apresentando e reformulando os paradigmas da sociologia, contribuindo para o desenvolvimento da pesquisa que apresentei em sua aula, em especial a aula sobre Lélia Gonzalez e Sueli Carneiro. Agradeço também aos demais professores que participaram do meu caminho e se propuseram a dialogar, corrigir e cumprir com esta tarefa difícil, mas recompensadora que é a docência, a citar: Dr. Wilson José, Dra. Fernanda Petrarca, Dr. Ivan Fontes, Dr. Jair dos Santos Xavier, Dr. Jonatha Vasconcelos, Dr. Eder Claudio, Dra. Amanda Horta e diversos outros.

Agradeço à Associação Nacional de Pós-graduação em Ciências Sociais (ANPOCS) por contribuir para o desenvolvimento da Sociologia, Antropologia e Ciência Política em território nacional no qual tive a oportunidade de aprender e contribuir durante meus dois anos de mestrado.

Agradeço à CAPES por financiar a minha pesquisa como bolsista e de contribuir para o desenvolvimento da Filosofia, das Ciências Humanas e Sociais como disciplinas importantes para a construção de toda a sociedade.

Agradeço ao Programa de Pós-graduação em Sociologia (PPGS), sob a coordenação do Profº Dr. Rogério Proença e à Universidade Federal de Sergipe (UFS) por me acolher, aperfeiçoar e dar espaço para o crescimento mútuo da sociologia sergipana e brasileira com os trabalhos de todos os mestrandos.

Agradeço aos Técnicos Administrativos, Terceirizados e Bibliotecários que contribuíram para a consolidação do espaço universitário para o estudo, acesso e produção de conhecimento. Além disto, das refeições diárias do restaurante universitário, da organização, dos trâmites acadêmicos, da documentação e todo o trabalho necessário para a manutenção da vida dos discentes, docentes e demais trabalhadores do Campus de São Cristóvão.

INTRODUÇÃO

Em 2018 no cenário político aracajuano a vereadora Kitty Lima¹, filiada ao REDE na época, encabeçava junto de ONGs de proteção de animais, uma frente de defesa do Projeto de Lei nº106/2017 que tinha como intuito a abolição gradual das carroças por tração animal em toda a cidade de Aracaju/SE. Este projeto ficou conhecido como “PL das Carroças” e gerou conflitos entre as diversas alas políticas da câmara municipal: por um lado os defensores argumentavam principalmente elencando aspectos como o prejuízo à mobilidade urbana, ao saneamento ambiental e à saúde dos equinos. Do outro lado os opositores ressaltavam a precariedade das condições de vida destes trabalhadores e reforçaram que a “carroça” era seu único meio de transporte e sustento nas cidades².

Depois das audiências no qual este projeto se encontrava em discussão, foi reprovado na em meio a manifestações políticas dos Carroceiros que protestaram na frente da Câmara Municipal liderados pelo então deputado Palhaço Soneca (PSD). Estas movimentações em torno da criminalização me chamaram a atenção por três motivos em específico: o primeiro deles foram as justificativas levantadas pelos grupo defensores, as narrativas construídas de que a carroça seria imprópria para transitar na cidade devido a ser um modal de transporte “arcaico” ou “medieval” remetia a uma tipificação clássica nas Ciências Sociais entre primitivo/moderno e, não obstante, operavam no plano das relações sociais como um conflito entre modos de representar a questão do espaço urbano que se situam em polos diferentes do “desenvolvimento”.

Além disto, a associação feita pelos grupos defensores da criminalização dos carroceiros como um problema ambiental e urbano a ser resolvido pelo Estado remonta a uma necessidade de atuação imposta ao poder público para consertar ou eliminar estes grupos que teriam se tornado indesejáveis na cidade. Esta necessidade de atuação do governo para resolver a problemática socialmente construída pelos defensores que dominavam o debate informa sobre uma capacidade também de impor quais são as pautas julgadas como importantes para o desenvolvimento da cidade de Aracaju. Desta forma, estes grupos revelam-se não somente como grupos políticos articulando seus interesses em “prol da causa animal/ambiental”, mas

¹ Kitty Lima atualmente é deputada estadual pelo Cidadania (na época filiada ao REDE), construiu sua carreira principalmente através da mobilização da defesa dos animais e dos seus direitos como causa pública no cenário político Sergipano.

² “Carroceiros fecham via em protesto contra projeto de lei”. Disponível em: <<https://www.jornaldacidadade.net/cidades/2018/09/303427/carroceiros-fecham-via-em-protesto-contra-projeto-de-lei.html>>. Acesso em 05/03/2024

sim como agentes que disputam a hegemonia sobre a forma de organização do espaço urbano e pela definição do lugar ideal dos sujeitos Carroceiros.

O segundo ponto foi o lugar da ocorrência: porque Aracaju se tornou palco deste processo? Porque não, por exemplo, Aquidabã ou Canindé de São Francisco (cidades do interior e com predominância rural)? Parece lógico inferir que tratar os Carroceiros como problemática só faz sentido em um determinado contexto específico: o da urbanização. A ocorrência de outros processos de criminalização em outras cidades que estavam se metropolizando necessita de atenção à investigação sociológica ao exemplo de Recife (PE), Belo Horizonte e Montes Claros (MG), pois não apenas a cidade em si, mas as regiões metropolitanas estão operando processos normalizadores do espaço, dos seus moradores e dos trânsitos culturais em função da manutenção da ideologia do desenvolvimento capitalista. Estes processos de controle sobre o espaço são um imperativo político-econômico necessário para situar os fluxos de mercadorias e pessoas na cidade, sobre os lugares de maior valor e de extração da mais-valia urbana, mas também sobre os discursos simbólicos que se desenham nos formatos que são dados às práticas de consolidação da própria cidade.

O terceiro ponto relevante é a análise do lugar social desses carroceiros, quem são e onde se localizam nas relações sociais, no território e na prática cultural ou, de outra maneira, quais são as funções que estes ocupam dentro do contexto urbano da Grande Aracaju? Os carroceiros são trabalhadores que exercem majoritariamente a coleta e transporte de resíduos sólidos ou mercadorias/insumos de baixo valor-agregado no setor de reciclagem, materiais de construção ou fretados. São igualmente um grupo cultural socialmente marcado por festividades ligadas a cultura da vaquejada e cavalgada em suas relações mais-que-humanas com equinos e bovinos³, com linhagens sucessórias patrilineares de boiadeiros, vaqueiros e lideranças comunitárias. Os carroceiros são majoritariamente negros, pobres e moradores de bairros periféricos da Grande Aracaju como Santa Maria, Lamarão ou em municípios próximos como São Cristóvão, Barra dos Coqueiros e Nossa Senhora do Socorro.

Assim, o que se apresentava no início do burburinho em 2018 como uma criminalização em prol dos animais, do meio ambiente ou da mobilidade, revelou-se como uma estratégia política de grupos que disputam o lugar que estas pessoas ocupam (ou deveriam ocupar) na Região Metropolitana de Aracaju. Desta maneira, os carroceiros de acordo com o discurso desenvolvimentista ou modernizador não se apresentavam mais como necessários para a cidade

³ “Desfile de carroças é tradição na rua de São João”. Disponível em: <<https://infonet.com.br/noticias/cultura/desfile-de-carrocas-e-tradicao-na-rua-de-sao-joao/>>. Acesso em 05/03/2024.

de Aracaju como justificavam aqueles em defesa de sua extinção. Ainda, no discurso dos opositores, era apenas mais um trabalho para a sobrevivência destas pessoas que não tinham outras oportunidades de vida. Todavia, haveria uma contradição específica que remete a sociologia clássica brasileira sobre um tipo de trabalho considerado “afuncional” ou apenas ocasional, pois ele não poderia ter perdurado por tanto tempo assim na história do país e, digo também, do mundo, sem ao menos ter um lugar específico em que se fincou para continuar existindo e se reproduzindo na história. Portanto, põe-se em evidência a pergunta de partida: *Como se organiza e se constitui o trabalho, as identidades, os modos de vida e a tradição dos Carroceiros na Região Metropolitana de Aracaju em processo de expansão urbana?* Esta pergunta evoca uma necessidade de reconstrução histórico-social ampla sobre o legado dos veículos de tração animal, suas relações sociais, seu papel na economia, seus tipos e condições de existência para cada sociedade. Obviamente, o trabalho em questão se localiza no Brasil e em como este modal de transporte e, principalmente, seus trabalhadores, organizaram-se ao longo do tempo para chegar no ponto nevrálgico da questão contemporânea acerca da sua existência enquanto um grupo social. Portanto, assinalo que a história dos Carroceiros enquanto uma ocupação laboral é uma lente recente e pouquíssimo estudada tanto pela historiografia quanto pelas ciências sociais. Ao longo do tempo nem sempre foram identificados como “trabalhadores” no sentido atual do termo, evidencia-se que o uso de veículos de tração animal é uma das atividades mais antigas do mundo ligada às comunidades nômades, trânsitos migratórios, comércio, guerras, agricultura e até em práticas de esportes. Do ponto de vista econômico podemos considerar os veículos de tração animal como atuantes na esfera da circulação de mercadorias num sentido mais geral, pois foram considerados ora como mão-de-obra essencial à uma lógica de produção-circulação-consumo ora como dispensáveis ou marginalizados. Nem sempre, contudo, os carroceiros existiram na enquanto uma atividade de trabalho, os veículos de tração animal são uma das formas antiquíssimas de transporte e de relação interespécifica humano-animal, primárias na história da humanidade. Sua existência enquanto ocupação laboral apesar de ser um dos ofícios mais antigos do mundo dependeram de condições econômicas, históricas, culturais e políticas na sociedade, variaram conforme os diversos modos de produção e fenômenos sociais de impacto tanto estrutural quanto contingencial (Boscatti; Adelman, 2020). No período colonial brasileiro, onde a economia era marcada pelo modelo senhorial-escravista, latifundiário de exportação de matéria-prima com mão-de-obra oriunda da escravização de pessoas africanas e indígenas (Kowarick, 2019), a frota de transporte destas mercadorias acontecia integralmente por vias hídricas e em terrenos carroçáveis. Completamente agrário, o Brasil servia como uma espécie de colônia de

suprimentos para as metrópoles recém capitalistas. Dado que a economia escravista era agrária, o modal de transporte mais utilizado eram os veículos de tração humana e animal (Lago, 2014; Kowarick, 2019), para realizar tanto o carregamento de mercadorias tanto nas vilas portuárias como nas fazendas de engenho. Lago (2014) apresenta a importância da produção de animais de tração para a economia colonial, representando um elemento-chave para compreender a circulação das mercadorias, principalmente de equinos, bovinos e outras espécies comuns à atividade. Terra (2007; 2011; 2012) é um dos primeiros a realizar uma reconstrução histórica dos carroceiros e cocheiros no período colonial brasileiro de 1820-1870 e posteriormente até o pós-abolição de 1870-1906, apresentando-os como uma profissão racializada como negra, marcada pelas condições do trabalho escravo e migração em uma complexa rede de associações grevistas que marcaram o período. Esses movimentos de protesto já se revelavam como um sintoma de uma transição que estava ocorrendo com a modernização dos modais de transporte, Terra (2012) afirma que estes trabalhadores foram a categoria que mais realizou greves de 1870-1906 no Rio de Janeiro em função da disputa que se estabelecia em torno do monopólio da empresa de coleta de resíduos sólidos Nunes de Souza & Cia pela Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Não somente isso, a abolição do sistema senhorial-escravista em curso possibilitou uma reestruturação do espaço produtivo e, consequentemente, uma reestruturação dos trabalhadores que agora se configuravam em uma realidade de concentração de mão de obra nas recentes cidades. Assim havia, além destes conflitos com as instituições, uma nova divisão racial do trabalho operando no qual as dinâmicas de migração no Brasil foram empregadas a partir das diferenças entre os europeus brancos e pessoas negras escravizadas, sendo os primeiros já em uma situação de ter acesso à terras e outras condições de trabalho, mesmo que ainda sobre a égide do regime colonial.

Desta forma, o problema sociológico desta pesquisa é o de compreender quais são os mecanismos sociais que permitem com que as atividades e o ofício dos Carroceiros se perpetuem nos centros urbanizados e quais são as suas formas de atuação nas mesmas. Dito de outra maneira, qual a função que uma profissão marcada como “improdutiva” e “arcaica” pelas relações produção “modernas” ocupa na Rede Urbana da Grande Aracaju? A premissa da pesquisa consiste em que os fenômenos da modernização dos transportes ocorrido no Brasil, primeiro com a inserção da malha ferroviária e segundo décadas seguintes na era varguista, com a inserção da malha rodoviária, atuaram como organizadores do lugar que os Carroceiros se inserem na sociedade de capitalismo dependente. Essa reorganização ocorre dentro de uma dinâmica de desvalorização da ocupação laboral que aparece como um elemento cindido, porém, necessário ao desenvolvimento da rede urbana (Santos, 2012). Ao contrário do que se

pode conjecturar, os trabalhadores carroceiros não foram extintos pela modernização do sistema de transportes, devido ao aumento da demanda no setor de consumo e produção que não é suprido pelo setor formal, as áreas da periferia do centro da cidade-satélite da rede urbana da Grande Aracaju possuem um contingente alto de trabalhadores carroceiros, ao exemplo dos bairros Santa Maria (Aracaju/SE) e Rosa Elze (São Cristóvão/SE).

Como já foi apontado por Terra (2012), houve no início da industrialização e urbanização do Rio de Janeiro conflitos com as empresas de recolhimento de resíduos sólidos no período colonial. Desta forma, nos olhares sob a Grande Aracaju percebe-se tal semelhança, assim, pretende-se rastrear as origens do conflito entre os Carroceiros e o Ordenamento Público a partir da criação da EMSURB (Empresa Pública de Saneamento Básico e Urbanização) na década de 1990 em torno da “questão do lixo urbano” que foi um resultado direto dos processos de desenvolvimento da Região Metropolitana de Aracaju e do crescimento do setor imobiliário privado, como atores sociais que disputam pela hegemonia do polo “Diretor da Cidade” e em contrapartida os Carroceiros representam uma forma de ocupação funcional nos escombros produzidos pelo novo projeto desenvolvimentista da economia política das cidades.

Desta forma, este texto se divide em três capítulos principais: o primeiro está voltado para uma reconstrução sócio-histórica da ocupação dos carroceiros no Brasil e no mundo, compreendendo este fenômeno a partir do ponto de vista historiográfico e arqueológico. Também será discutido os aspectos raciais e de classe envolvidos na construção deste grupo relativo à divisão social do trabalho em momentos históricos distintos. No segundo capítulo, será desenvolvida a relação interespecífica humano-animal entre os carroceiros e os equinos a partir de teóricos dos estudos críticos animalistas no campo das Ciências Humanas e Sociais. Por fim, no último capítulo relativo ao campo empírico, discutirei as conceituações sociológicas acerca das definições possíveis do *ser carroceiros*, seus aspectos relativos à formação de alianças, trabalho, cultura e tradição de seu modo de vida em contextos urbanizados.

1. OBJETIVOS

O objetivo geral deste trabalho consiste, portanto, em compreender a dinâmica de organização laboral, cultural e da tradição dos Carroceiros na Região Metropolitana de Aracaju (RMA). Assim, tendo como desdobramentos os objetivos específicos a partir desta problemática levantada são os de: a) reconstruir a história social do ofício dos Carroceiros no âmbito tanto nacional como estadual em Sergipe b) analisar o exercício do ofício, das práticas culturais e da tradição do grupo em suas redes de relações de serviços, tradições e interações

multiespécie c) identificar as formas de articulação política, produção de subjetividades e filiações que empregam para perpetuar seu modo de vida em contexto urbano.

2. METODOLOGIA

Uma pesquisa científica requer um estudo aprofundado sobre os seus métodos e técnicas com o intuito de garantir que os dados coletados terão valor verificável ou comprehensível pelos caminhos ilustrados pelo cientista (Turato, 2013). Assim, é a partir da situação da organização dos Carroceiros enquanto um grupo de trabalhadores nas grandes cidades que emprego uma maneira específica de abordar o fenômeno dos trabalhadores dos escombros do desenvolvimento urbano. O Projeto de Lei 106/2017 propunha a criminalização jurídica das carroças por tração animal, sendo os Carroceiros um grupo precarizado em suas condições de vida, composto majoritariamente por pessoas negras atingidas pela espoliação urbana (Kowarick, 2016) da Grande Aracaju.

Envoltos sobre as dinâmicas de acumulação capitalista nas esferas da circulação e consumo de mercadorias, este grupo sofre as consequências nefastas da divisão sociotécnica do trabalho. Assim, a forma como estes trabalhadores produzem as condições que permitem a sua permanência e execução de suas atividades, bem como sua perspectiva de mundo oriunda de suas experiências práticas permitem a construção de um ponto epistemológico diferente que pode disputar as maneiras de explicar a realidade social deste grupo. Logo, tal pressuposto epistemológico perpassa necessariamente por averiguar, a partir da experiência cotidiana *in loco*, a posição social dos Carroceiros dentro das relações de produção dos atores sociais da cidade (Castells; Jordi, 1986), ou seja, quem são os Carroceiros não somente para si mesmos, mas para o meio que os produziu, para a rede de trocas econômicas, culturais e políticas na qual eles fazem parte involuntariamente.

Desta forma, comprehende-se que para atender esta demanda a pesquisa de abordagem qualitativa é a que melhor abarca a apreensão dos fenômenos objetivos e subjetivos da experiência deste grupo nas cidades, uma vez que ela possui o intuito de captar as aspirações, significações e modos de organização próprios dos sujeitos. Neste caso com os Carroceiros, o intercurso de pesquisa ocorrerá a fim de remontar um estudo sobre as suas condições de trabalho, cultura e tradição na Grande Aracaju, tendo como local de partida os carroceiros localizados no bairro Santa Maria em Aracaju (SE), no Rosa Elze e no Barreiro em São Cristóvão (SE).

Segundo Turato (2003) é a partir da posição do observador como a de *bricoleur* (2003, p. 259) que se reconstrói a realidade social de um grupo a partir de fragmentos e recortes dos informantes em questão. Entretanto, ainda há uma necessidade de afunilar o método qualitativo genérico, portanto, esta pesquisa possui um caráter clínico-qualitativo mais especificamente, que de acordo com Turato (2003) é composto por uma posição específica que o cientista ocupa diante de sua investigação fenomênica que se caracteriza por:

- 1) uma atitude existencialista que diz respeito aos elementos relativos ao sofrimento do sujeito ou atores sociais do fenômeno social pesquisado; 2) uma atitude clínica que consiste na escuta atenciosa sobre as condições de sofrimento deste sujeito; 3) uma atitude psicanalítica, que consiste no uso da aplicação da dinâmica do sujeito do inconsciente (Turato, p. 230, 2003)

Essa proposta evoca no pesquisador uma necessidade de articular diferentes contextos e situações que requerem que sua presença não só seja considerada, mas que atue quando necessário sobre o fenômeno ou objeto, modificando-o. Assim, a clínica tem a ver com uma postura na qual o pesquisador é cocriador da sua própria pesquisa: ambos, analista e analisando (pesquisador e sujeito pesquisado), estão unidos ali através do sintoma (uma queixa sobre um problema social, por exemplo) e para que consigam desenvolver e produzir conhecimento as partes precisam estar implicadas. Esse movimento deve ser levado em consideração na pesquisa uma vez que, partindo do implicamento que se estabelece com o sintoma social e em especial com o grupo social do qual investigo, o que se busca no processo é construir conjuntamente aos atores sociais envolvidos uma condição de intérprete fundada no modo de organização dos Carroceiros. Desta forma, a proposta anteriormente apresentada é o tipo de abordagem que será empregada para composição deste trabalho de pesquisa, esta metodologia tem sido recorrente nos estudos de conflitos em situação de trabalho ou comunidades locais como um caminho possível do uso da sociologia como esporte de combate (Bourdieu, 2003; 2004) para o enfrentamento da precarização e do neoliberalismo, vide Christiane Nunes, Maria Penso & Pedro Silva (2018) e Matheus Braz (2021).

Assim, a abordagem qualitativa será utilizada para dar corpo às histórias de vida destas pessoas em seus conflitos cotidianos em relação ao trabalho, vivências na metrópole, aspectos familiares e culturais com a intenção de captar as nuances das múltiplas experiências vividas pelos mesmos a partir de um contexto histórico específico. Desta forma, é preciso começar pelo fator base onde estes conflitos em relação à sua situação se apresentam: a história. Em um primeiro momento, será feita uma pesquisa de caráter bibliográfico buscando em fontes como livros, artigos, dissertações e teses acerca dos temas que envolvem temas de interesse para

remontar a base sócio-histórica deste grupo: a) estudos historiográficos e arqueológicos b) estudos socioantropológicos e etnográficos sobre carroceiros. A pesquisa bibliográfica é a primeira etapa para a reconstrução do *momentum* no qual o grupo social em análise está inserido, é a matéria-prima para compreender as metamorfoses e complexidades para então conseguir estabelecer um vínculo entre suas trajetórias pessoais e a história social. A pesquisa foi realizada no acervo da Biblioteca Central no Sistema Pergamum da Universidade Federal de Sergipe, na plataforma Scielo, na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD), no Catálogo de Teses e Dissertações Capes, Google Acadêmico, Academia Edu e na Hemeroteca Digital para amplificar o leque de possibilidades de materiais encontrados com as palavras-chave “carroceiro”, “charreteiro”, “charrete”, “carroça”, “coche” e “veículos de tração” (em inglês e português). Após a seleção, foi realizada a leitura dos resumos e sumários, aplicação dos filtros de especificação dos grupos de interesses listados acima para assim prosseguir para uma pesquisa analítica e aprofundada dos documentos.

No nível dos “sujeitos” a observação participante e a entrevista semiestruturada por eixos temáticos foram os instrumentos de produção e coleta de dados empregados com os participantes. A observação participante ocorrerá primordialmente com os grupos de carroceiros selecionados para verificar as relações de solidariedade, conflito e dificuldades enfrentadas nas suas atividades cotidianas, em suas práticas de festas tradicionais e esportivas, na sua vivência com os condomínios, depósitos de materiais de construção e empresas de reciclagem de resíduos sólidos. Destas observações foram produzidos diários que campo e materiais fotográficos que permitem elucidar as nuances da experiência compartilhada, narrar através das imagens os cenários urbanos e reconstruir um retrato *aproximado* da realidade deste grupo. Por fim, as entrevistas semiestruturadas foram realizadas com carroceiros moradores dos bairros Santa Maria, Barreiro e Rosa Elze com o intuito de captar através de suas “*histórias de vida*” (Haguette, 2011) os aspectos que permitam compreender os modos de reprodução de seu lugar na sociedade desde a sua iniciação na ocupação laboral, conflitos raciais e sociais intersubjetivos, dinâmicas de grupo e narrativas biográficas. O intuito é remontar um retrato aproximado dos Carroceiros que seja capaz de representar aspectos relevantes para as questões sociológicas levantadas na pesquisa sobre seu contexto na Grande Aracaju.

A intenção com o quadro de perguntas que se seguem não é a de realizar cada uma delas fatidicamente, mas sim de utilizá-las como condutoras na busca pelas informações para a constituição mais precisa dos eixos temáticos da formação da história de vida de cada sujeito. A intenção é reconstruir uma história social do grupo baseada na história pessoal de cada sujeito marcado pela categoria “carroceiro” mesmo que esta categoria esteja acompanhada de outras

como “catador”, “vaqueiro”, “boiadeiro” e etc. A história será estruturada nas seguintes partes: 1) Reconstrução da Infância e o Tornar-se Adulto 2) Tornar-se Trabalhador e Carroceiro 3) Equinocultura e Festividades 4) Discriminação e Situações de Violência.

Com as entrevistas que reconstituem uma História de Vida Tópica, pretende-se ter uma boa fonte de dados empíricos sobre a experiência dos Carroceiros na Grande Aracaju e utilizar deste arcabouço para refletir sobre dois objetivos: a) as condições de trabalho em função deste grupo em específico considerado marginalizado b) seu modo de vida, cultura e tradição, seu modelo de reprodução social das condições de existência no meio urbano. Portanto, ao conectar o local com o geral (Mills, 1982) busco acrescentar aos debates teóricos para fornecer um mapa da situação dos carroceiros na Grande Aracaju.

3. ESTADO DA ARTE

Para pensar o modo de organização do trabalho dos carroceiros na Região Metropolitana de Aracaju (RMA) é necessário revisitar os campos que estabeleço diálogo para produzir este conhecimento acerca da realidade dos carroceiros, primeiramente, esta pesquisa se insere dentro do campo das Ciências Sociais se debruçando sobre as disciplinas de sociologia, antropologia, ciência política, história, economia, geografia e áreas afins. Todas estas áreas contribuem para realizar um levantamento das perspectivas adotadas para pensar os carroceiros e seu modo de organização. Dito isso, a partir de agora realizarei um balanço das principais perspectivas que encontrei na pesquisa bibliográfica precedente para construir o escopo da problemática.

Os estudos sobre carroceiros se apresentam como em três tipos específicos: a) os estudos paleonto-arqueológicos b) sobre transição do sistema de produção e nas recentes reformas urbanas de modernização c) sobre os conflitos contemporâneos na esfera pública. Sobre o primeiro, os estudos remontam tanto sobre os veículos de tração animal de bovinos e equinos ao longo do tempo, sendo uma das primeiras formas de transporte e relação interespecífica no mundo. Köpp-Junk (2012) defende que o uso das carroças estava relacionado com trânsitos migratórios internos, além de ser usada como esporte, o uso para o trabalho nem sempre veio como principal aspecto. Grigoriev (2023) avança ao estabelecer uma correlação entre desenvolvimento sociotécnico das carroças, a domesticação e o modo de produção vigente da época. Recht (2019) é quem também verifica o papel dos animais utilizados para a produção que estabelecem uma dinâmica de resistência contra a domesticação. Os estudos arqueológicos contribuem para pensar a carroça como um artefato sociotécnico, dotado de história e cultura milenar que veio sendo reproduzida ao longo do tempo.

Sobre o segundo tópico, referencia-se os estudos de Moura (1988) sendo um dos primeiros livros na história do Brasil a retratar a categoria de carroceiros em um estudo historiográfico. Neste ela faz uma análise das transformações na cidade do Rio de Janeiro e a função dos carroceiros enquanto trabalhadores dos transportes subdivididos em “carroceiros de frete” e “cocheiros de aluguel”. Em seguida, o historiador Terra (2007; 2012) também faz uma trajetória e perfil dos carroceiros na cidade do Rio de Janeiro através dos demarcadores sociais como trabalhadores dos transportes, constatando que esse segmento da classe era majoritariamente negro e migrante, sujeito aos efeitos do processo de modernização urbana. Já Netto (2021) faz o mesmo movimento, entretanto, na cidade de Fortaleza/CE, ele retrata como o bonde auxiliou na reinvenção da temporalidade da cidade e na invenção do progresso na medida em que o espaço urbano vai se tornando cada vez mais mercantilizado, as disputas com as companhias ferroviárias em torno do processo de modernização dos transportes aumentam. Silva (2021) a partir da “hermenêutica do cotidiano” retratada em fontes documentais, códigos jurídicos, leis, jornais impressos da época e relatos a cosmovisão que os habitantes de Fortaleza tinham acerca dos carroceiros com o intuito de representar os conflitos com os moradores e com o Estado, especificamente em relação ao Código de Posturas Municipais.

De Souza (1958) faz uma trajetória da invenção do uso dos carros de bois na península ibérica e seu deslocamento para o Brasil. Aqui ele evidencia a importância dos carros de bois em fenômenos históricos e culturais como nos movimentos populares cristãos, nas vilas portuárias, na Guerra do Paraguai e com o movimento de tropeiros e meeiros. Já em Mirrana (2018) o palco é em Manaus/AM onde a autora relata a trajetória desses trabalhadores na luta por organização laboral diante de um declínio de seu modal de transporte em função da nova reestruturação produtiva na capital, demonstrando como que estes trabalhadores formularam uma intensa rede de associações grevistas. Gomes (2020) no seu artigo intitulado relata os conflitos entre os carroceiros e a empresa Locomotora Pernambucana pelo domínio dos processos de circulação e despacho das mercadorias na cidade de Recife/PE.

Sobre os estudos contemporâneos, referencia-se Lopes (2013) que em um complexo trabalho etnográfico com metodologia visual o autor explora as categorias de espécie, espacialidades, tempo e cidade na formação da experiência dos carroceiros, focalizando na constituição de suas tradições como maneiras de subjetivação nas metrópoles. Oliveira (2017) retrata as relações humano-animal e as disputas políticas em torno da apropriação dos “Direitos dos Animais” por grupos políticos com o intuito de controlar os carroceiros em contextos urbanos e seu modo de vida. Já com Cidade (2017) a análise dos carroceiros é através das lentes dos catadores de materiais recicláveis na luta por sobrevivência em contextos urbanos a partir

do crescimento dos movimentos sociais por direitos dos animais, focalizando nos aspectos da representação política deste grupo., Carvalho (2016) estuda os carroceiros em Natal/RN como um grupo marcado por um forte associativismo fundando sua primeira organização em 1980 e forte fluxo migratório de êxodo rural que marca a trajetória dos carroceiros urbanos, retrata ainda a construção dos carroceiros como um problema da causa pública e as controvérsias em torno da utilização dos cavalos. Almeida (2020) trabalha através da análise ainda mais específica acerca do processo de inserção dos trabalhadores carroceiros e catadores dentro das políticas públicas municipais de Fortaleza através do programa de assistência social “E-Carroceiro” distribuídos em “ecopontos” de coleta seletiva pela capital. Empreende uma análise da produção social dos resíduos sólidos e das estratégias mais eficientes de tratamento a partir dos planos regionais, estaduais e municipais na sua dinâmica inter-relacional com os trabalhadores da margem.

Bareto (2018) traz uma contribuição de abordagem etnográfica a partir das relações humano e não-humanas dentro da “antropologia da modernidade”, problematizando os processos de domesticação e humanização dos animais não-humanos. Ele evidencia a relação conflituosa que a modernização da cidade de Pelotas/RS trouxe para os usos do espaço urbano, seus impactos nas interações destes trabalhadores. Almeida (2003) oferece um parâmetro para futuros estudos estatísticos sobre o perfil socioeconômico dos trabalhadores carroceiros, sua ênfase é nos “acidentes de trabalho” e seu estudo conclui que as maiores taxas de acidentes destes trabalhadores acontecem relativas às “quedas” (32,2%) e a colisão com outros veículos (38,71%), além disto, cerca de 32% dos carroceiros têm sequelas graves e cerca de 66% não completou o ensino fundamental. Da Cruz Júnior (2021) retoma aspectos importantes para se pensar a questão da incorporação dos carroceiros nas políticas públicas do município de Fortaleza/CE, faz uma análise a partir da Gestão Integrada dos Resíduos Sólidos Urbanos tendo como cerne a Política Nacional de Resíduos Sólidos instaurada em 2010 para pensar sobre os trabalhadores que atuam dentro desse serviço. Por fim, a antropóloga Sosniski (2006) traz, a partir de uma abordagem etnográfica sob a luz da “teoria da hierarquia” de matriz maussiana, os significados da apropriação e da vida construída através dos resíduos sólidos. A reciprocidade e totalidade social aparecem como uma forma de compreender as dinâmicas dos trabalhadores dos resíduos sólidos como vinculadas à teoria da dádiva.

Além disto, *papers* apresentados em congressos da área de Medicina Veterinária que fazem um levantamento sociodemográfico dos Carroceiros também foram considerados, a citar “*Caracterização do manejo e condutor de equídeos de carroça na área urbana de São Luís, Maranhão*” de Barbosa Steyce Neves et all (2022) na Revista Pubvet que afirma que 57% dos

trabalhadores possuem ensino fundamental incompleto e 13% são analfabetos, além da maior parte dos entrevistados ter começado a trabalhar antes da maioridade (91%). Além disto, a hipótese levantada por outros autores da sucessão patrilinear da profissão (Da Silva, 2021) se reafirmou com 47% dos entrevistados, além da rede próxima de socialização com amigos (21%) e membros da família (10%). Ainda o trabalho de Sales & Nogueira (2020) intitulado “*NOTAS SOBRE O TRABALHO DOS CARROCEIROS DE BELO HORIZONTE FRENTE À PROIBIÇÃO DA UTILIZAÇÃO DA TRAÇÃO ANIMAL*” publicado no GT - Identidade Profissional do SITRE - Simpósio Internacional de Trabalho, Relações de Trabalho, Educação e Identidade, no qual analisam o processo de abolição gradual das carroças através da Lei Municipal 11.285 em Belo Horizonte.

O artigo de Aparecida & Márcia (2023) intitulado “*Acervo museológico e biografia dos objetos: as viaturas de tração animal expostas no Museu Casa de Rui Barbosa no Rio de Janeiro*” publicado na Revista Museologia e Patrimônio, realizam uma investigação histórico-cultural de três “artefatos hipomóveis” no acervo do museu em questão com a intenção de se levantarem justificativas para a preservação histórica destes veículos oitocentistas.

Dado o levantamento das pesquisas encontradas referentes aos carroceiros, evidencia-se uma ausência destes trabalhadores no campo da sociologia do trabalho, disciplina da qual reivindico para esta pesquisa como norteadora. Assim, faz-se necessária também uma reconstrução das principais pesquisas da linha em território nacional para mapear as disposições teórico-metodológicas para se pensar a problemática da pesquisa.

Desta maneira, o campo da Sociologia do Trabalho no Brasil inicia-se por volta da década de 50/60 no Brasil há uma marca bastante fincada na história da disciplina que são os tanto os estudos sobre o operariado industrial, principalmente nos complexos de desenvolvimento do país, quanto os estudos sobre a dependência. Assim, nessa primeira fase, segundo Oliveira, Ramalho & Rosenfield (2019), os estudos de Lopes (1965) com *Sociedade Industrial no Brasil* e com Rodrigues (1966) em *Conflito Industrial e Sindicalismo no Brasil* são considerados estudos que dão base para a formação dos estudos sobre o trabalho (não ainda sociologia propriamente dita). Dois marcos são importantes para dar o pontapé inicial, o primeiro é a formação da Escola de Sociologia e Política da USP e o segundo a criação do Centro de Sociologia Industrial e do Trabalho (CESIT) criado pelo sociólogo Fernando Henrique Cardoso. Neste primeiro momento, os estudos buscavam compreender os fenômenos da industrialização e urbanismo na recém sociedade capitalista do Brasil pós-abolição e enfrentavam o dilema do desenvolvimentismo imposto pelas forças econômicas.

Outro marco relevante na década de 60 foram os estudos influenciados pelo marxismo, a questão da dependência e o status do Brasil na economia mundial capitalista no “Seminários Marx” da CEBRAP (Marcelino, 2017) que produziu trabalhos teóricos e empíricos para reconfigurar a visão da ontologia do trabalho na América Latina, suas especificidades com o fenômeno de dependência econômica e imperialismo. Assim, estes autores buscavam compreender a “marginalidade” e sua importância para a organização do trabalho no Brasil e tiveram inspiração teórica-metodológica da geração anterior como Caio Prado Jr., Florestan Fernandes e Fernando Henrique Cardoso. Pode-se citar o pensamento de Oliveira Viana na *Crítica à Razão Dualista* (1972) com um ensaio que inaugura a crítica ao dualismo estrutural vigente nas teorias sociológicas da Escola Francesa de Sociologia do Trabalho e que até então eram desenvolvidas sobre a América Latina. Em seguida, partido desta crítica, diversos outros autores que dialogavam com os preceitos da crítica das noções rígidas do estruturalismo francês como o Lúcio Kowarick em *Capitalismo e Marginalidade na América Latina* (1975), A *Espoliação Urbana* (1979), Trabalho Livre e Vadiagem: a origem do trabalho livre no Brasil (1981). Ainda, os debates sobre marginalidade encontram-se o José Nun com *Superpoblación relativa, ejército industrial de reserva y masa marginal* (1969) e Aníbal Quijano com *Polo Marginal y Mano de Obra Marginal* (1970). Além destes, outros teóricos vinculados ao marxismo, como o geógrafo Milton Santos que foi responsável por uma renovação do campo da geografia crítica no Brasil com sua obra *O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana* (1978) em que apresenta sua teoria do espaço urbano dialogando com autores supracitados apesar de reformulá-los com as devidas críticas em *Por Uma Economia Política das Cidades* (1994) e *Pobreza Urbana* (1978).

Um terceiro momento foram a incorporação das análises da categoria gênero e raça compreendendo a disposição da força de trabalho no mercado de trabalho capitalista no pós-abolição, as nuances do mecanismo de extração da mais-valia a partir do trabalho não-remunerado das mulheres no interior da família e do trabalho manual e pouco qualificado, ocupado majoritariamente pela população negra. Um outro marco relevante a se mencionar foi a criação do Centro de Sociologia das Organizações (CSO) na França onde autoras como Helena Hirata estagiaram como pesquisadores e desenvolveram uma base teórica sobre sociologia do trabalho e das organizações. Havia um núcleo coordenado pela Profª Dra. Danièle Kergoat intitulado Grupo de Estudos sobre a Divisão Social e Sexual do Trabalho (GEDISST) na qual Hirata fez parte e desenvolveu suas pesquisas. Assim, a citar alguns trabalhos da Helena Hirata como *O emprego industrial feminino e a crise econômica brasileira* (1984) e *Desemprego e suas consequências: trabalhadores e trabalhadoras da indústria no Brasil*

(1989) que debate a partir da Escola Francesa de Sociologia do Trabalho as condições de trabalho e emprego das mulheres no capitalismo a partir da noção de expropriação do tempo e da demarcação do sexo no emprego do trabalho doméstico. Além dela, a socióloga Heleith Saffioti com *A mulher brasileira na sociedade de classes: mito e realidade* (1969) e *Emprego doméstico e capitalismo* (1978) abriram o debate sobre o campo dos estudos sobre gênero e classe no Brasil, observando sob as lentes do marxismo a questão do emprego do trabalho feminino.

Além disto, o trabalho da antropóloga Lélia Gonzalez em *Cultura, etnicidade e trabalho: efeitos linguísticos e políticos da exploração da mulher negra* (1979) e *Lugar de Negro* (1982), sendo um dos pioneiros da área a trazer uma abordagem interseccional mesmo que a autora não reivindicasse diretamente esta ferramenta, há uma nítida e constante relação entre raça, classe e gênero. Além dela, o trabalho da socióloga e psicanalista Virgínia Bicudo que também incorporou elementos para compreender o lugar do negro e os conflitos subjetivos que enfrentava na dinâmica capitalista com a ascensão social, textos como *Atitudes Raciais de Pretos e Mulatos em São Paulo* (1947) e *Contribuição ao estudo das condições de trabalho e da personalidade de mestres de indústria em São Paulo* (1949) e ainda, o sociólogo Carlos Hasenbalg, em *Discriminação e Desigualdades Raciais no Brasil* (1979). Este autores também beberam da fonte do marxismo e dos estudos anteriores da sociologia e antropologia como o clássico de Florestan Fernandes intitulado *A Inserção do Negro na Sociedade de Classes* (1964), de Guerreiro Ramos em *O Problema do Negro na Sociologia Brasileira* (1954) e Octávio Ianni em *Cor e mobilidade social em Florianópolis: aspectos das relações entre negros e brancos numa comunidade do Brasil meridional* (1960) e, por fim, tem-se o importantíssimo trabalho do sociólogo Clóvis Moura com *Rebeliões da Senzala: quilombos, insurreições, guerrilhas* (1959) e *Sociologia do Negro Brasileiro* (1988), como um marco da historiografia e sociologia no Brasil, tecendo críticas aos modos de pensar as questões estruturais que fundam a sociedade brasileira.

Por fim, atualmente os debates têm avançado em relação aos trabalhadores das Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) com o advento da telemática e do teletrabalho com formas virtuais de extração da mais-valia. Além disso, após o fim do *Welfare State* nos países do centro capitalista, os estudos têm se voltado mais uma vez para os processos de precarização e marginalização das condições de vida e trabalho, voltando-se para o debate sobre a unificação ou sentido da classe trabalhadora fragmentária. Como exemplo do primeiro no Brasil, *Infoproletários: degradação real do trabalho virtual* (2009) escrito pelos sociólogos Ruy Braga e Ricardo Antunes consistindo numa crítica ao capitalismo informacional e suas

promessas de liberdade para a classe trabalhadora. Dentro dessa perspectiva, se encontram estudos que analisam a questão das classes populares e médias em um capitalismo produtor de precariedade como em *A Política do Precariado: do populismo à hegemonia lulista* (2012) e *A Rebeldia do Precariado* (2017) do Ruy Braga.

3.1 Balanço das Perspectivas

Com base no que foi levantado, é possível verificar que a maior parte dos estudos se concentram na área da antropologia social com abordagem etnográfica e métodos de observação participante. Estes estudos dão ênfase no aspecto relacional do convívio dos carroceiros nos centros urbanos (conflito socioespacial) e relações entre humanos/não-humanos que estão em disputas políticas, trazendo contribuições relevantes para se pensar a questão. Um exemplo é o estudo *Homemcavalo: uma etnografia dos carroceiros em Belo Horizonte* (2013) do antropólogo Nian Lopes na qual o autor se concentra em elaborar o cotidiano dos carroceiros através de uma análise dos circuitos de socialização, primeiro, nos processos de domesticação do cavalo, no repasse das técnicas de amansamento e montaria. Depois, na transformação das práticas em tradições intrafamiliares que atravessam gerações através de uma sucessão patrilinear, majoritariamente.

Assim, parte-se para a socialização da cultura dos carroceiros entre si para a constituição de uma identidade biográfica, entretanto, que não assume proporções hegemônicas entre os próprios grupos, já que pode coincidir com outros demarcadores culturais como vaqueiros, sertanejo, roceiro e afins. Analisando a partir dos processos de constituição metabólicas dos carroceiros no circuito da mercadoria das cidades, Lopes percebeu que este grupo se insere dentro de uma lógica marginalizada por estar vinculada a uma forma mais próxima do “rural” ou “tradicional” e funcionam como transportadores de matérias-primas no vir-a-ser transformada dentro da cadeia de suprimentos, diferenciando-os dos lixeiros que catam objetos aleatórios e dos catadores. Por fim, conclui que o modo de organização dos carroceiros é difuso, sem agrupamentos fortes baseados em institucionalismo, mas sim em vínculos criados a partir das trocas simbólicas estabelecidas pelas rotinas de trabalho, ou seja, vínculos mais horizontais entre cada carroceiro. O trabalho de Lopes é imprescindível, pois consegue captar o *ethos* carroceiro em contexto urbano a partir de suas experiências na relação com seus animais, com o ambiente, com as empresas, no trânsito e os conflitos a partir disto.

Ele se utiliza do método hipotético-indutivo baseado numa concepção fenomenológica-hermenêutica de Merleau-Ponty a partir das experiências subjetivas, estabelecendo uma rede de relações culturais que tocam no ponto da envergadura que concentra a maior parte dos trabalhos deste ramo: o enquadramento teórico da modernização. O enquadramento da modernização tem como base a proposta do antropólogo Bruno Latour em *Reagregando o Social: uma introdução à teoria do Ator-Rede* (2012) na sua explanação do modelo que emprega para compreender as dimensões que se estabelecem entre os atores sociais que atuam como redes de associação interdependentes. É o caso também do estudo de Rodrigo Oliveira, também antropólogo, intitulado *Carroça Livre: uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências* (2017).

Rodrigo Oliveira, assim como Lopes, também se utiliza do mesmo arcabouço lógico-conceitual, entretanto, o primeiro traz algumas inovações que avançam às descobertas do antropólogo devido a ser um estudo posterior. Para além das dinâmicas dos circuitos das carroças e do trabalho de roçado urbano que ambos trazem, Rodrigo se apropria da análise das relações entre humanos/não-humanos para compreender as dinâmicas políticas em torno da apropriação por grupos sociais distintos sobre o uso de equinos para trabalhos com veículos de tração. Assim, um salto é dado ao verificar a presença das instituições, das organizações políticas, movimentos sociais e diversos outros atores sociais que disputam o lugar do “animal” dentro da relação com os carroceiros e que ao mesmo tempo que realizam o embate sobre os cavalos também discutem o lugar dos carroceiros. Assim, para além da vertente deleuziana de Lopes (2013) ao pensar na “potência centaura” como maneira sintética da relação humano/não-humano em um devir-animal, Rodrigo (2017) traz os diversos atores que compartilham de uma disputa de narrativas sobre os lugares e disposições possíveis tanto para os carroceiros como para os cavalos.

Partindo das elaborações de Donna Haraway em *O Manifesto das Espécies Companheiras* (2003) para defender uma correlação de forças sobre a apropriação das relações de companheirismo e intimidade estabelecidas entre os trabalhadores e seus cavalos como um efeito da biopolítica entre espécies. Desta forma, sua ênfase é no conflito social e político que envolve arenas como o direito à cidade a partir de um ponto de vista marginalizado, retoma os estudos urbanos voltados para as comunidades faveladas de Belo Horizonte (local onde o mesmo tem como campo), a disputa por território e os embates com o poder público. Assim, é por meio de uma Antropologia do Estado que Rodrigo mapeia as relações de poder que se

inserem nos territórios de favela que os carroceiros ocupam e insere um conceito analítico principal da sua obra chamado de “dispositivo de gentrificação” como operante na relação da comunidade com o espaço mediado por conflitos socioambientais.

Os estudos antropológicos que citei, do qual poderia citar mais alguns outros, se baseiam neste fenômeno e nestas categorias analíticas, entretanto, ainda há dois tipos de estudos feitos sobre os trabalhadores de transportes de tração animal que são úteis neste ponto. O primeiro tipo são os estudos paleontoarqueológicos, em específico destaco a obra primordial que agrupa todos os derivados acadêmicos da *I Conferência Internacional de Carruagens de 2012* na Universidade do Cairo no Egito, intitulada de “Buscando a Carruagem” [tradução livre] pelos professores Dr. André J. Veldmeijer e Dra. Salima Ikram. Estes estudos dão uma ênfase histórica a um fenômeno importantíssimo que é a relação entre domesticação animal e uso de veículos de tração onde estabelecem hipóteses sobre o seu lugar de fundação, quais as principais espécies de animais e aspectos antropológicos das culturas milenares a.C. As principais contribuições estão relacionadas ao uso específico de equinos para a domesticação, pois segundo a arqueóloga Köpp-Junk no seu artigo *Carruagens como Modo de Locomoção em Contextos Civilizacionais* (2012) defende que o gradativo desaparecimento das carruagens por tração humana no Egito Antigo se deu devido a mudança do regime do sistema de tráfego que acontece de maneira mais intraterritorial no Novo Egito. Este ponto também é defendido por Grigoriev em *Cavalos e Carroças: reflexões críticas sobre uma teoria* (2023), entretanto, vai além ao defender que foi só foi possível a domesticação dos cavalos no mundo para trabalho devido ao uso como tração animal, assim, entende que o que chamamos de “carroça” é na verdade um instrumento técnico e cultural que perpassa por uma rede de conhecimento acumulado que permitiu que uma nova forma de se relacionar com o espaço, com os cavalos e com os outros seres humanos existisse. Nas palavras do próprio autor:

“a carroça é um sistema complexo que consiste em variadas técnicas e componentes sociais no qual o desenvolvimento desta ferramenta requer uma gradual evolução de todos seus elementos inter-relacionados e que esta evolução teve de acontecer para se adequar as necessidades socialmente impostas” (Grigoriev, p. 3, 2023)

Apesar do autor identificar que as evidências de uma domesticação para montaria, ele não considera que seja qualitativamente sistemática ao ponto de produzir uma espécie de cavalo doméstico, introduzindo um novo modelo de equinos adaptados à tração que desenvolveram habilidades e aptidões específica nos estábulos.

Podemos admitir que os caçadores de cavalos no Cazaquistão neolítico tentaram domesticar poldros e até os usaram para montaria, mas a domesticação definitiva foi dificultada pela falta de produtividade econômica, pelas necessidades básicas e psicológicas dos cavalos que os impediram de alcançar resultados estáveis (Grigoriev, p. 23, 2023).

Considero estes estudos arqueológicos primordiais para os primeiros passos do estudos sobre carroças e carruagens para localizá-las como um artefato dotado de história e cultura humana, mas também animal, como aponta Recht (2019) em *Animais como Atores Sociais: um estudo de caso da resistência equina no Antigo Oriente*, ressaltando às intempéries da domesticação dos cavalos selvagens, uma espécie considerada pelos zooarqueólogos como difíceis de serem domadas do ponto de vista histórico comparando com bovinos, ovelhas e burros.

O que me interessa aqui é o entendimento da relação entre homem-carroça-cavalo que tanto nos estudos antropológicos como arqueológicos se imbricam para explicitar um fenômeno específico de relação entre humanos (carroceiros, charreteiros e etc) e não-humanos (cavalos, carroças, charretes, técnicas e etc) e sua relação com o contexto social produzida. Se Grigoriev (2023) apontou que a domesticação dos cavalos pelas carroças foi um processo necessário para a mudança do sistema econômico e social da época devido às demandas materiais existentes, seria possível afirmar que aconteceria um processo retroativo quando este veículo de tração não fosse mais condição *sine qua non* da existência de um modo de organização da sociedade?

É neste segundo momento que os estudos historiográficos intervêm para trazer o contexto dos usos nos modos de produção mais recentes na história do Brasil. Estes estudos possuem um caráter documental, se baseiam geralmente na corrente da “História Social” e fazem uma análise dos fenômenos histórico-culturais e políticos tendo como ponto de partida a vida, a experiência e o modo de ser carroceiro. Estes estudos, apesar de serem completamente imprescindíveis, apenas Sérgio Moraes (2015) traz aspectos mais contemporâneos. Destaco alguns estudos que são basilares para pensar os Carroceiros no Brasil: o primeiro deles é escrito pelo historiador Bernardino José de Souza, chamado *Ciclo do Carro de Bois no Brasil* (1958). Este estudo tem como base a primeira forma de trabalho roçado em território nacional que aconteceu por via de bovinos, eram mais resistentes e aguentavam uma quantidade de carga maior, estava vinculado aos circuitos da economia colonial escravista de mão de obra negra e

indígena, neste momento é levantada a primeira hipótese de que as carroças por tração animal teriam chegado ao Brasil por influência portuguesa (De Souza, 1958).

Segundo José de Souza, pensar os carros de tração animal é pensar na história dos transportes e nas suas transformações no tempo, exige pensar também nas infraestruturas que suportam esses veículos que são três: “estradas, veículos e força motriz” (De Souza, 1958, p. 50). Desta forma, o conhecimento levantado por ele se conecta com os estudos arqueológicos anteriores que compreendem a carroça como um artefato histórico-cultural que se relaciona com as esferas econômicas e sociais de uma determinada sociedade, como um produto das relações sociais de produção. Como no período colonial os transportes por tração humana e animal possuíam um caráter essencial - já que eram praticamente a única força motriz, os conflitos só começaram a aparecer muito posteriormente. Lago (2014) também é um outro historiador que apresenta a importância da produção de animais de tração para a economia colonial, representando um elemento-chave para compreender a circulação das mercadorias, principalmente de equinos, bovinos e outras espécies comuns à atividade.

Todavia, é com Paulo Cruz Terra (2007; 2011; 2012) que os carroceiros ganham uma notoriedade, pois ele é um dos primeiros a realizar no campo da História Social uma reconstrução da profissão dos carroceiros e cocheiros no período colonial brasileiro de 1820-1870 e, posteriormente, até o pós-abolição de 1870-1906, apresentando-os como uma ocupação racializada, marcada pelas condições do trabalho escravo e migração em uma complexa rede de associações grevistas que aconteciam no período.

No livro *Cidadania e Trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro de (1870-1908)*, resultado de sua pesquisa de doutorado, Terra afirma que “os carregadores escravos protestaram quando os comerciantes começaram a substituí-los por cavalos e carroças” (Terra, p. 46, 2013) apontando para a primeira forma de conflito enfrentada pelo uso de carroças por tração animal e o declínio da tração humana. As carroças ocupavam cerca de 84% (Terra, p. 45, 2013) dos transportes de mercadorias no Brasil na primeira metade do século XIX, entretanto, a relação começa a mudar com a introdução dos bondes de tração animal e depois a introdução da rede elétrica. A partir da segunda metade do século, o Rio de Janeiro passava por um processo de modernização das infraestruturas econômicas e das relações sociais para o mercado externo, dando início a um conflito entre as empresas de carris urbanos e de bondes elétricos, além das empresas de serviços de saneamento. Os carroceiros e cocheiros

foram a categoria que mais realizou greves no Rio de Janeiro no final do escravismo ao início do capitalismo no Brasil, principalmente no setor portuário.

Assim, há uma intensa relação dos transportes e de seus trabalhadores com as modificações do espaço urbano apontado por Terra como resultado de uma estratificação classista e burguesa: “no processo de mudança das classes dominantes para lugares mais afastados do centro, os meios de transporte principalmente os bondes, tiveram um papel fundamental na ocupação da Zona Norte e Sul da Cidade” (Terra, p. 63, 2013). Assim, o transporte atua como um fenômeno que transforma o espaço através do trabalho de circulação de mercadorias e pessoas tendo como consequência um processo de marginalização e exclusão, uma vez que centraliza a acumulação de capital no setor imobiliário nascente no Rio de Janeiro.

3.2 Modelo de Análise

Há evidências histórica que sustentam que a marginalização dos trabalhadores carroceiros nas cidades sofreu um impacto substancial com as políticas de modernização que visavam abrir as portas do capital estrangeiro e imobiliário para o desenvolvimento urbano. A abolição do sistema senhorial-escravista em curso finalizou uma reestruturação do espaço produtivo que já estava acontecendo para receber a forma de acumulação de capital nas cidades e, consequentemente, uma reestruturação dos trabalhadores. Portanto, meu trabalho se insere no campo da história social dos trabalhadores dos transportes como uma investigação sociológica acerca do modo de organização dos carroceiros na contemporaneidade em uma cidade em processo de metropolização. Este é o cerne do meu estudo: compreender as dinâmicas, os conflitos e modo de existência das pessoas marcadas como carroceiras. Sobre tal aspecto, Kowarick (2016) é quem avalia este ponto da reestruturação produtiva tendo como norte a questão da desvalorização da força de trabalho interna em função da mão de obra migrante branca europeia, que ocupou primeiramente o espaço fabril do recém operariado industrial paulista. A mão de obra europeia, apesar de ter sido migrada em condições de trabalho cativo, já se diferenciava em função da forma que sua força era empregada para as necessidades da burguesia nacional em formação. Pode-se elencar que então, com o processo de urbanização e proletarização da força de trabalho sob os regimes de regulação da produção, os trabalhadores da esfera de circulação de mercadorias e pessoas sofreram impacto relevante, mas não teria sido suficiente para a supressão do “arcadismo” e “improdutividade” dos trabalhadores de carroças.

As atividades dos carroceiros e cocheiros seguiram rumos bastante em Manaus/AM (Pereira, 2019), em Ilhéus/BA (Carvalho, 2015), Fortaleza/CE (Neto, 2021) e Recife/PE (Gomes, 2017) do ponto de vista das evidências historiográficas apresentadas pelos autores. As obras mais recentes consistem na de Sérgio Morais, intitulada *As carroças e a cidade: condições de vida e de trabalho na Uberlândia dos anos 1970-2000* (2015) que analisa através de documentos, infrações e relatos a vivência dos carroceiros em contextos urbanos, já demarcadas por um conflito com as instituições policiais, os órgãos de urbanização e as empresas de saneamento. Ricardo Oliveira (2021) levanta o questionamento sobre quem tem o poder de determinar, na correlação de forças políticas, a permanência ou continuidade da ocupação e dentro desse contexto retomo que em 2018 surgiu na esfera pública de Aracaju/SE um conturbado conflito que requeria maior atenção sociológica e que me instigou a investigar detalhadamente as origens deste fenômeno: a criminalização do ofício de Carroceiros através da Projeto de Lei 106/2017.

Assim, identifico que a leitura que faço através da “marginalidade” como conceito analítico oferece um avanço nos debates feitos até então. Esta escola, como bem afirma Lúcio Kowarick, diferente da teoria da modernização inspiração funcionalista, tem como base um diálogo com Teoria Marxista da Dependência e contribuições adjacentes, tendo como contribuição autores como o próprio Lúcio Kowarick, Fernando Henrique Cardoso, Aníbal Quijano e outros que trabalham o conceito de marginalidade. Acredito que compreender o trabalho dos carroceiros como um tipo marginal no sentido que Kowarick dá ao conceito permite localizar outros pontos da estrutura de conflito que afeta este grupo no nível das relações sociais dentro das cidades. É preciso, portanto, de uma teoria de bases históricas que delineie tanto à cidade quanto os carroceiros, que explique os conflitos emergentes da arena política e suas conexões com o movimento de acumulação por espoliação específico da forma de constituição do espaço e do trabalho na América Latina. Carroceiros como trabalhadores dos escombros, necessários a lógica de reprodução social do capital nas cidades, a marginalidade portanto ganha um outro sentido.

De acordo com o que já foi levantado na revisão da literatura, é possível identificar que os estudos sobre as carroças e seus trabalhadores possuem abordagens bastante distintas que exploram a temática. É certo que nem sempre os carroceiros foram chamados por esta nomenclatura possuindo diversas variações conforme a classe, função econômica e cultura que estava inserido, sendo denominados de carteiros, charreteiros, cocheiros e etc. Além disto, nem

sempre as carroças foram consideradas um objeto de labor e até os dias atuais a carroça possui um simbolismo muito maior para seus usuários do que o próprio uso para o trabalho cotidiano.

Logo, esta inserção no campo sobre os estudos dos carroceiros como situados historicamente evidencia que isto já é um recorte, ou seja, pensá-los como “trabalhadores dos transportes” é um recorte sociológico para elucidar um tipo de problema específico que pretendo analisar no prosseguimento desta investigação que se intersecciona no campo da sociologia do trabalho com outras áreas complementares como a própria antropologia social, das relações humano/não-humano, a sociologia urbana, ambiental e do desenvolvimento.

Desta forma, as categorias como “marginalidade” e “informalidade” aparecem como nortes para pensar as dinâmicas destes trabalhadores, além disto, o trabalho executado por eles e seus modos de vida não estão no vácuo, mas em um contexto histórico específico: as cidades em processo de metropolização. Segundo Lúcio Kowarick, a “marginalidade” é um problema sociológico que não pode ser confundido com uma essência pessoal (atributos psicológicos) nem tampouco como resultado de um descompasso das temporalidades díspares do processo de modernização (e a persistência de modelos tradicionais em oposição aos modernos). A marginalidade para Kowarick é “um modo de inserção nas estruturas de produção” (1971, p. 18) e continua afirmando que é “necessário analisar certas categorias que não conseguem vender sua força de trabalho no mercado de trabalho, estabelecendo-se por conta própria no setor terciário da economia” (1971, p. 20).

Outra abordagem importante para pensar a marginalidade é a de Milton Santos (1971) com sua “*teoria dos dois circuitos da economia urbana*”. Santos divide a economia em dois circuitos interdependentes, o circuito superior e o inferior. O primeiro estaria relacionado a uma escala global e aos grandes capitais, um setor moderno marcado pela tecnologia e indústria. O segundo a uma escala local e pequena de capitais, um setor não-moderno marcado pelo artesanato e trabalho manual (Santos, 1971). Todo circuito é subdividido em sistemas de funcionamento hegemônicos e marginais, ou seja, dentro do circuito inferior é possível pensar em uma subalternização das relações sociais. Por circuito ele está se referindo ao “fluxo interno que existe dentro dos subsistemas. Esse modelo aceita os subsistemas como parte de uma estrutura econômica da cidade, global e interligada” (Santos, p. 62, 1978). Os subsistemas são, portanto, “opostos e complementares” sustentados por um processo de dominação do circuito superior sobre o inferior.

Por fim, o conceito de “dependência” será articulado como motor que une o trabalho marginal à metropolização imbricados nas relações sociais que os carroceiros se conectam em contextos urbanos, como consequência, recorre-se a teoria da acumulação para pensar o

fenômeno da inserção marginal destes trabalhadores. Como é possível perceber, o arcabouço teórico evocado é o da teoria marxista com o qual tanto Lúcio Kowarick quanto Milton Santos dialogam direta ou indiretamente para pensar a ocupação dos carroceiros como problema sociológico dado já apresentado os conflitos em torno da sua criminalização em outros municípios.

Assim, o enquadramento teórico se dá no entrelaçamento do circuito inferior marginal (Santos, 1994) como promotor de um processo de acumulação por espoliação (Kowarick, 1978; 1979), tendo os trabalhadores marginalizados como produtores do excedente produtivo e afetados pela extração da mais-valia urbana. A minha leitura é que a combinação destes fatores forma uma “economia marginal” na qual os carroceiros atuam em uma rede de trabalhos associativos em torno da questão dos resíduos sólidos, materiais de construção e cuidado animal, primordialmente. Apesar de concordar com a afirmação de Rodrigo de Oliveira (2017) ao dizer que os carroceiros e os catadores de materiais recicláveis não são a mesma coisa, é inegável a relação que os carroceiros têm com a seleção, coleta e transporte dos resíduos sólidos da produção (resíduo doméstico e resíduo de demolição) ou de matérias-primas de estabelecimentos de “autoconstrução” civil (Kowarick, 1979) ou de pequeno porte no circuito inferior.

Assim, o trabalho que os carroceiros executam é um tipo marginal de reprodução social do espaço localizada no circuito inferior da economia urbana que favorece o mecanismo de acumulação por espoliação da Região Metropolitana de Aracaju (RMA) ao realizarem os trânsitos de mercadorias dos polos produtores da economia do circuito inferior para os depósitos de resíduos sólidos. A manutenção da marginalidade, ou seja, da forma de inserção marginal da mão-de-obra no mercado, acontece devido à necessidade categórica do imperativo desenvolvimentista da Região Metropolitana de Aracaju (RMA) que requer rebaixar os custos de reprodução social do solo nas áreas de expansão (destinatário dos resíduos sólidos). O conflito do trabalho dos carroceiros é, principalmente, com o setor imobiliário e da relação que a burguesia imobiliária estabelece com a forma de acumulação do espaço urbano por meio dos transportes, como afirma Terra (2012), além dos ativistas da libertação animal e instituições médico-veterinárias como afirma Oliveira (2017). Neste sentido, os ativistas da libertação animal e as instituições médico-veterinárias são a forma política que encarna a liderança do imperativo econômico da ideologia desenvolvimentista da região metropolitana neste contexto dos carroceiros. Nesta ótica, é relevante pensar que empresas de recolhimento de resíduos sejam concorrentes destes trabalhadores historicamente, pois seu lugar devido como um fator que pode rebaixar o valor dos terrenos, portanto, ao se concentrarem na cidade central de

Aracaju/SE atuam como agentes inseridos no campo maior de “modernização das relações sociais de produção” e a manutenção da interdependência requer outros mecanismos de exclusão como a criminalização e deslocamento forçado para bairros mais periféricos. Assim, toda área em processo de urbanização requer uma ‘comunidade carroceira’ próxima de sua extensão como uma ferramenta disponível para executar os trabalhos necessários à reprodução das relações totais de produção da região metropolitana. Obviamente, não estou aqui afirmando que apenas os carroceiros sofrem com esse mecanismo, diversas outras ocupações laborais e manifestações culturais, principalmente quando são racializadas e periféricas, são retiradas historicamente dos lugares de maior concentração de capital e onde a burguesia local finca suas relações primordiais, estou apenas reforçando que este mesmíssimo mecanismo é aplicável a este grupo.

Desta forma, os bairros periféricos funcionam como polos de atratividades para a habitação dos carroceiros por fornecerem bases materiais para: a) a reprodução de sua própria força de trabalho, pois as empresas de reciclagem, ferro-velho e lixões se localizam nas mesmas áreas ou nas proximidades da região b) dos instrumentos de trabalho, tanto pela permissividade jurídica tanto pela confecção do artefato da carroça c) da força motriz, pela possibilidade de criação de equinos em vegetação nativa pouco urbanizada e da criação de estábulos individuais e/ou coletivos. Neste caso, todos os fatores favorecem a acumulação por espoliação como um fenômeno relacionado a dominação do circuito superior ao inferior.

Entretanto, como evita Rodrigo Oliveira (2017) de maneira correta pensar o trabalho dos carroceiros como vinculados unicamente aos resíduos sólidos afirmo aqui que, na verdade, é um trabalho de reprodução social do espaço urbano que está entre o circuito das mercadorias de baixo valor-agregado. Diferentemente dos ‘catadores puros’ que realizam um acúmulo aleatório de materiais que já não tem destino como afirma Lopes (2014), os carroceiros são transportadores de outro tipo de mercadoria que ainda está inserida em uma lógica dentro das relações de troca. Assim, pensar o trabalho dos carroceiros como “trabalhadores dos escombros” do desenvolvimento é um ganho teórico desta pesquisa sociológica, é o diagnóstico da situação de marginalidade que revela a dinâmica entre os circuitos da economia urbana através do fenômeno de acumulação por espoliação.

4. HISTÓRIA SOCIAL DOS CARROCEIROS

Realizar uma análise sócio-histórica dos carroceiros é uma tarefa complexa, primeiro, devido às dimensões sócio-políticas envolvidas em cada contexto e segundo devido às suas especificidades culturalmente situadas. O que chamo de carroceiros aqui neste trabalho pode

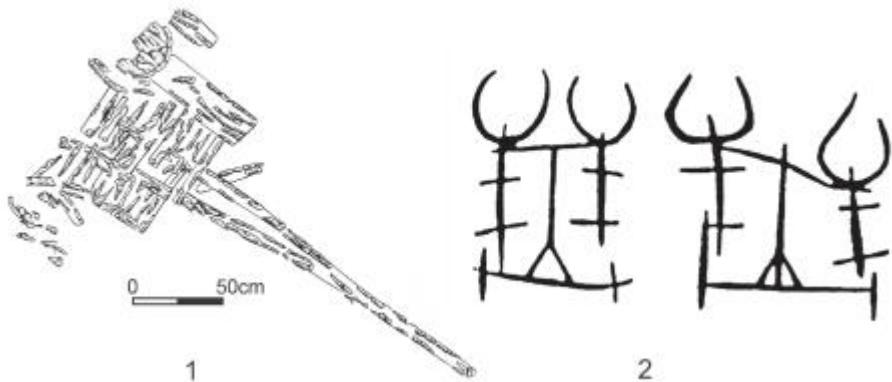
ser compreendido por qualquer pessoa que esteja imbricada em um tipo de relação laboral ou cultural humano/animal mediada por um veículo de tração, ou seja, pensar assim amplia o leque de possibilidades históricas possíveis uma vez que o termo “carroceiro” como conhecemos hoje já é demarcado por muitas pré-noções próprias do nosso tempo e da cultura ocidental que sequer existem em outras realidades.

Assim, a história dos carroceiros é antiquíssima na humanidade, os veículos de tração humano-animal foram uma das primeiras formas de força motriz e de interação interespecífica para o trabalho na agricultura. Os primeiros estudos são de origem arqueológica que demonstram que a invenção da roda aliada ao uso de tração animal foi imprescindível para o processo de “neolitização” (Oliveira, Baeta e Almada et all, 2018) e os primeiros registros encontrados na cultura Uruk e Tell Uqair na Mesopotâmia Menor (Grigoriev, 2022) em 4000 a.C. Os primeiros registros no Leste Europeu se encontram datados de 3500 a.C e estavam vinculados aos ritos funerários na cultura Maikop, Yamnaya e Novotitarovo:

Na Europa Oriental foram encontrados cerca de 220 sepultamentos com veículos das culturas Yamnaya e Noyotitarovo no final do 4º milênio até o primeiro quarto do 3º milênio a.C., assim como 120 veículos no período das Catacumbas (Griogoriev, 2023, p. 16).

Entretanto, essas carroças de quatro rodas eram bastante diferentes das que foram encontradas como carruagens de duas rodas encontradas na cultura Ural e Sintashta do Oriente Próximo. No final do terceiro milênio a.C havia uma predominância de uso de veículos com equinos em comparação ao uso anterior com bovinos em veículos de quatro rodas. Segundo Griogoriev (2023, p. 167) isto é um resultado de “uma série de modificações nas rodas e método de controles foram desenvolvidos, levando ao aparecimento das carroças em meados dos séculos XVIII e XVII a.C.”. As carroças de quatro rodas já eram utilizadas para fins de guerra e treinamento de exército além do uso da agricultura, entretanto, no final do terceiro milênio aparecem o carro de *straddle* e carroça de plataforma.

Figura 1 — Carroças de Duas-Rodas na região de Stavropol e Zaporozhye



Fonte: Grigoriev (2023)

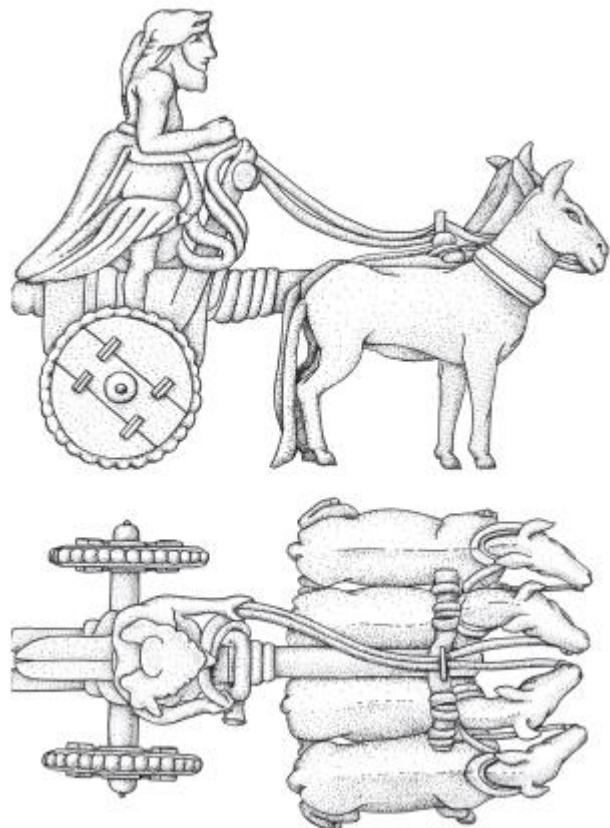
Assim, as transformações no uso dos veículos estavam ligadas às necessidades do sistema social vigente com o imperativo de melhoria da *manuseabilidade*, aumentar a velocidade e tornar mais eficiente as corridas. Apesar de que as carroças de duas rodas eram menos eficientes do ponto de vista econômico de transporte de materiais e suprimentos, tiveram um ganho no que tange às guerras e a capacidade de caça. Assim, este tipo de transporte de carroagens de duas rodas só poderia emergir numa sociedade de classes onde a elite imperava às necessidades de guerra e conquista (Grigoriev, 2023). É assim que nasce a interseção entre a domesticação de equinos para uso em veículos de tração e a emergência das carroças, é uma herança do processo de domesticação de mulas e bovinos no Oriente Próximo. As práticas de cruzamento entre mulas e burros e cavalos foram fundamentais para a domesticação do cavalo selvagem, assim, as técnicas de doma em bovinos, mulas e burros foram de transformando e adaptando através dos testes de uso em equinos até o processo de domesticação se firmar.

este processo se reflete na evolução gradual do sistema de arreios, quando nos primórdios era utilizado o tipo de arreio típico da arreação bovina e depois surgiram variantes cada vez mais adaptadas à arreação de equídeos (Grigoriev, p. 183, 2023).

Assim, para Grigoriev o aparecimento das carroagens é um fenômeno complexo que está conectado com a evolução sociotécnica e cultural de uma determinada sociedade e define carroagem como:

um sistema complexo constituído por muitos elementos: carroças de duas rodas, rodas raiadas, arreios para cavalos, disponibilidade de tecnologias adequadas para a fabricação de peças de madeira dobradas, cavalos treinados com qualidades específicas (Grigoriev, p. 183, 2023)

Figura 2 — Modelo de Carruagem de Tell Agrab



Fonte: Grigoriev (2023)

As evidências apresentadas do estudo de meta-análise do arqueólogo Grigoriev também já foram elucidadas por Oliveira, Baeta e Almada *et all* (2018) que afirmam que os bovinos eram mais utilizados para a agricultura e força de trabalho e os equinos foram inicialmente utilizados para o trabalho de guerra e caça. Assim, a Síria e a Anatólia foram os lugares mais adequados para o surgimento das carroagens com cavalos conforme Grigoriev (2023) aponta nas evidências arqueológicas encontradas.

Em Roma, a registro de veículos chamado de *Plastrum* utilizados majoritariamente por comunidades lavradoras e camponesas, o modelo citado deu origem aos carros de bois na Espanha e em Portugal (Cardeira, 2020) que vieram para a América Latina com o processo de colonização (Oliveira, Baeta e Almada *et all*, 2018). No Brasil, as carroças estão vinculadas ao processo de produção escravista, com mão de obra negra e indígena, segundo Souza (2003) apud Oliveira, Baeta e Almada *et all* (2018).

Os primeiros transportes de carga e de víveres, por exemplo, foram feitos por indígenas e africanos escravizados, tendo sido substituídos parcialmente por

carros de tração animal. Possivelmente, as mais antigas levas de bois, cavalos e burros e mulas teriam sido encaminhadas para São Vicente, em São Paulo; a segunda, para Pernambuco e a terceira, para a Bahia, espalhando depois para outras localidades. Caminhos foram sendo abertos e feitos com a mão de obra de escravos indígenas e africanos, cujos pisos teriam sido cravados por rochas, proporcionando um calçamento pétreo, que visava facilitar o trânsito e a passagem das tropas e de seus carros e carroças.

Os circuitos da economia escravista ligados à mineração, a extração de cana-de-açúcar e pecuária intensificaram a interiorização das relações de produção dependentes do latifúndio. Este aspecto favorece a criação de cultura de comunidades tradicionais rurais, como diz Oliveira, Baeta e Almada *et all* (2018), de tropeiros, carroceiros, arrieiros, mercadores, cangalheiros, camboeiros e vaqueiros, por exemplo. Na virada para o século XIX, os veículos de tração animal ocupavam os principais trabalhos nas vilas e nas pequenas cidades, executando serviços de limpeza urbana, transportes de materiais, pessoas e mercadorias para todos os fluxos da cidade. Por volta de 1740 surgiram as leis sanitárias para extinguir os esterquilínios, que eram amontoados de lixos e, portanto, regulamentações acerca da forma adequada de fazê-lo.

No Rio de Janeiro, a coleta e descarte era feito pelos carroceiros como aponta Eingenheer (2015) no seu livro *Lixo - A Limpeza Urbana através dos tempos*, a questão da limpeza urbana sempre foi um grande empecilho para o desenvolvimento das cidades, do controle e das políticas de gestão do espaço urbano, Eingenheer (2015) sobre Rio de Janeiro: “a Câmara Municipal também procurou agir, estabelecendo posturas referentes à limpeza da cidade, buscando disciplinar a difícil situação. Em 1854 a responsabilidade da limpeza da cidade passou para o governo imperial sem apresentar, contudo, maior sucesso” (2009, p. 101) e continua ainda sobre os sistemas sanitários implementados na cidade para recolhimento dos resíduos sólidos urbanos:

um fator marcante na limpeza urbana do Rio de Janeiro foi a implantação de um sistema de esgoto na cidade, em 1864, através de uma companhia inglesa – a *The Rio de Janeiro City Improvementes Company Limited* –, pelo menos em parte da cidade. Isto possibilitou uma especialização na limpeza urbana, voltada propriamente para o lixo (Eingenheer, 2009, p. 102).

Figura 3 — Carroceiro Negro em Veículo de Recolhimento de Lixo no Rio de Janeiro



Fonte: Eingenheer (2009)

Entretanto, ainda está longe de ser um estudo sobre os Carroceiros especificamente que segundo Rodrigo Oliveira (2017) atuam como uma relação “etnozoológica” específica marcada por uma relação humana/animal. No Brasil, a “questão das carroças” só é um ponto que avança com o processo de urbanização e divisão social do espaço produtivo para o trabalho, em outras palavras, a racionalização e especialização do espaço enquanto rural/urbano. Lúcio Kowarick (2017), sociólogo brasileiro que se dedicou a temática do trabalho, aponta que a transição do modo de produção escravista para o regime de trabalho livre assalariado no Brasil ocorreu devido a um longo processo de contradição interna gerado pela massa de trabalhadores livres e libertos, e cativos.

Os veículos por tração animal foram muito utilizados no período do escravismo segundo documentações históricas (Lago, 2014), todavia, os custos eram muito altos e a quantidade de carga não era suficiente em função do tempo. Assim, com a introdução da malha ferroviária na economia cafeeira do século XIX o trabalho que era realizado pelos carroceiros foi continuamente decaindo, mas não foi abolido. Confere que, de acordo com Silva (1976: 57) apud Kowarick (2017, p. 62):

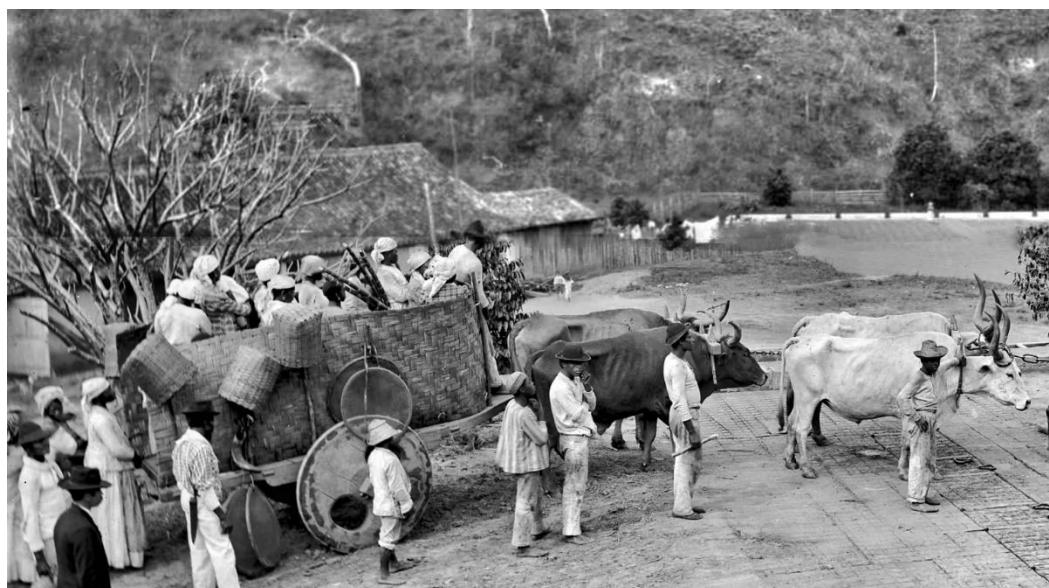
A importância das estradas de ferro para a economia cafeeira pode ser ilustrada por um cálculo da A. d'E. Taunay: considerando que o preço do transporte pelo trem era seis vezes inferior ao das tropas de mulas, ele estima a economia realizada somente pelas Estradas de Ferro Pedro II, entre 1860 e

1868, em 48.677 contos. Somente para o ano de 1868 essa economia é estimada de 9.393 contos, ou seja, mais de 10% do valor total das exportações brasileiras de café nessa época.

Pensando nisso, é possível afirmar que os carroceiros somente foram considerados uma “questão” para a sociedade a partir do momento histórico que as relações sociais já não se encaixavam nos moldes estruturais do sistema de produção, ou seja, quando o elemento que foi excluído do processo de organização já não consegue ser enquadrado, posteriormente, na formalidade do sistema assalariado a não ser como um elemento marginalizado.

Além da baixa no custo dos fretes, que chegam rapidamente ao seu destino com um mínimo de perda, a ferrovia liberou os escravos que eram alocados no transporte realizado com animais, que representavam cerca de 20% da força de trabalho empregada nas fazendas. A cultura cafeeira ganha, portanto, em dois sentidos: de um lado, pela baixa nos custos de transporte, de outro, porque pode canalizar diretamente para a colheita e o tratamento do café os cativos que antes realizavam o seu transporte em direção aos portos (Kowarick, 2017, p. 62-63)

Figura 4 — Carro de Bois no Período da Abolição



Fonte: Fotógrafo Marc Ferrez, Instituto Moreira Sales (1888).

É fato que a maneira de como os carroceiros e os equinos aparecem para nós em 2018 é completamente diferente da que se apresentava mais de um decênio antes, entretanto, o que concluo com base no que foi apresentado é que a contradição sistêmica deste grupo só começa a se constituir quando o modo de produção escravista cafeicultor do século XIX começa a dar sintomas de sua degradação com a interiorização da produção e inserção da malha ferroviária.

Essa foi a brecha que permitiu com que um grupo que está inserido na esfera de circulação de mercadorias fosse desagregado da atividade produtiva, pelo menos enquanto modal principal para este tipo de produção, e substituído pelo uso de trens. É importante ressaltar que não foi encontrado material em fontes bibliográficas que mapeie numericamente a realocação da força de trabalho cativa que realizara transporte com veículos por tração animal, apesar de Kowarick afirmar que foram para às plantações de café (Kowarick, 2017, p. 63), não é possível afirmar que absolutamente todos foram redirecionados para as fazendas de café ou que ficaram sem alocação, mas se evidencia, como já apontado, que é um primeiro ponto para uma desagregação produtiva.

Figura 5 — “Partida para a Colheita do Café”



Fonte: Fotógrafo Marc Ferrez, Brasiliiana Fotográfica (1885).

Outro ponto a se ressaltar é que o processo de definhamento do escravismo em meados do século XIX já apontava para uma tendência de transformação do modo de produção para a instauração do regime do trabalho assalariado no Brasil, como bem apontou Kowarick, é um sistema autofágico que gera os elementos de sua própria destruição. Assim, a inserção de novos modais de transporte como as ferrovias, o excedente de mão-de-obra migrante e a necessidade de desenvolver as forças produtivas para a expansão do sistema capitalista em nível internacional foram fatores relevantes para o processo de transmutação.

As contradições entre escravismo e mercantilização da economia, advém, portanto, da necessidade de desenvolver as forças produtivas enquanto um processo oriundo da expansão do capital tomando no seu conjunto, e não apenas da atividade cafeeira tomada *strictu sensu* (Kowarick, 2017, p. 86).

Neste momento os principais polos econômicos do Brasil já estavam passando por um processo de industrialização e urbanização, que se acelerou, principalmente em São Paulo após a Lei de Alocação do Trabalho (1879). É nesse ponto onde penso que talvez, nesse período de transição alguns grupos não conseguiram se inserir na lógica do mercado de trabalho livre e ficaram relegados a formas de trabalho que não foram submetidas ao regime de dominação capitalista baseada na racionalização e especialização do trabalho moderno – a citar os trabalhos manuais livres, artesanais e autônomos.

Com o crescimento das cidades, novos problemas urbanos emergem como a mobilidade, moradia, saneamento básico e vão se colocando como centrais para a organização produtiva dos recentes centros urbanos. Assim, para chegar no ponto nevrálgico no qual as ideias se costuram será retomado a “questão dos carroceiros”, pois este grupo passou a se inserir dentro da dinâmica urbana de um modo já marginalizado nas relações capitalistas de produção. O foco da investigação é em como, nos centros metropolitanos, este grupo de trabalhadores passa a ser marcado como um “problema” socioambiental e urbano pelas instituições públicas e gestão municipal. Os carroceiros passam a se inserir dentro do regime de assalariamento como como um prestador de serviços de transporte de baixo volume de carga, realizando a alocação de materiais residuais da cadeia produtiva e transporte de pequenos grupos de pessoas.

Como bem apontou os estudos de Terra (2007; 2012) na sua dissertação sobre os Carroceiros e Cocheiros no período colonial do Brasil, há uma relação entre a formação dos carroceiros enquanto grupo social e a instituição do trabalho livre no Brasil. Sendo majoritariamente composto por pessoas negras, este trabalho racializado é uma das principais formas que populações ex-escravizadas tinham para garantir a sobrevivência no novo regime de trabalho.

Penso ser importante detalhar as várias ocupações que restaram para os ex-escravos na cidade: lavar casas, carregar lenha e outras cargas, puxar carrocinhas, trabalhar como carregadores, engraxates, limpadores de quintal, de automóveis. Quanto para as mulheres negras, concentravam-se nos empregos domésticos, trabalhando desde muito cedo até altas horas da noite (Kowarick, p. 142, 2016)

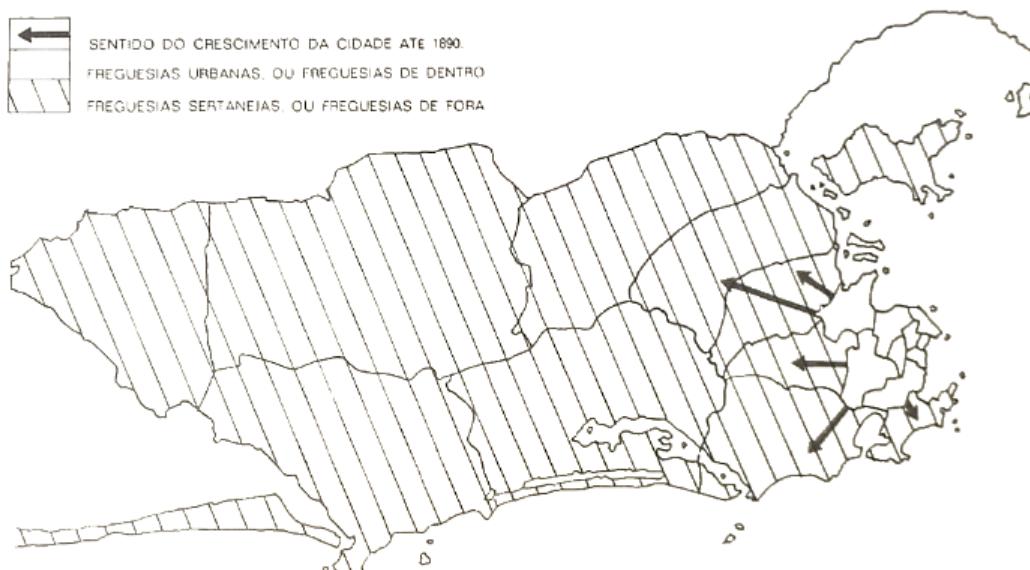
Os estudos da historiografia são imprescindíveis para pensar a questão dos carroceiros, como já mencionado Paulo Cruz Terra foi um dos pioneiros a sistematizar do ponto de vista da

história social dos transportes, entretanto, Ana Maria da Silva Moura em *Cocheiros e Carroceiros: homens livres no Rio de Janeiro e escravos* (1988), já havia feito um estudo anterior. A historiadora desenvolve um estudo documental que permitiu assinalar as diferenças entre os carroceiros e cocheiros de aluguel, mesmo quando a precarização de suas condições de vida já era bastante semelhante. Assim, seu estudo sobre o centro urbano carioca tinha como base perceber como o desenvolvimento das infraestruturas de transportes se correlacionam com as mudanças do período histórico específico em que analisa.

Segundo Moura (1988) a fase de implantação das carroças urbanas na capital do Rio de Janeiro significou um período de transição do espaço urbano que estava em mudanças que permitiu o uso do “sistema carroçável”. Assim, já na década de 1850 a autora, através da análise das licenças obtidas para transitar com as carroças, nota que:

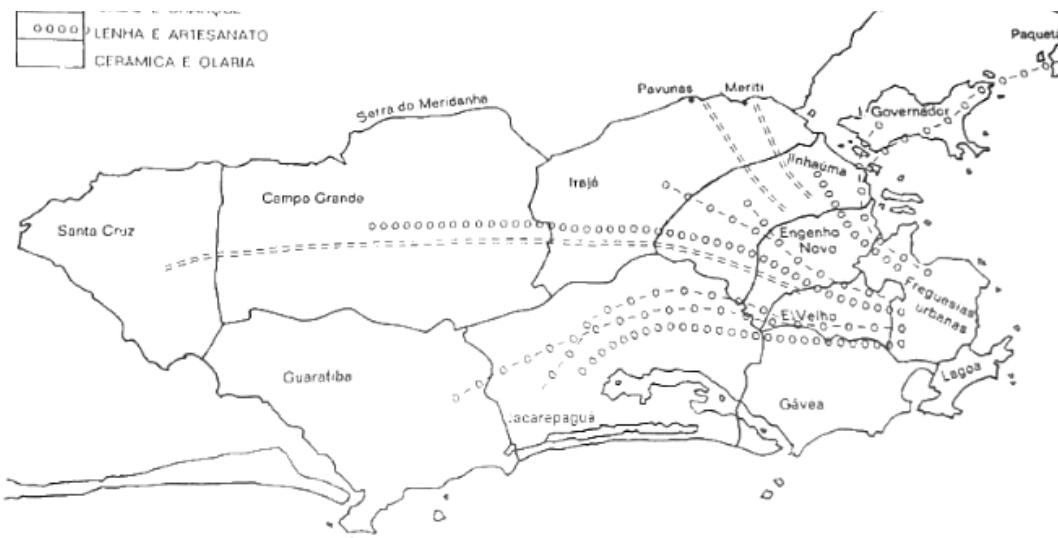
as carroças e os carroceiros estão bastante ligados ao transporte do café para o porto, às atividades de exportação e importação, mas sem vínculo empregatício com as casas de alto comércio detentoras destas atividades. Diria em linguagem atual, que os carroceiros seriam autônomos (Moura, 1988, p. 41).

Figura 6 — Rio de Janeiro, as freguesias urbanas e o sertão carioca (1850-1890)



Fonte: Moura (1988)

Figura 7 — Principais Linhas de Abastecimento do Rio de Janeiro pelo Sistema Carroçável



Fonte: Moura (1988)

Assim, segundo a autora, analisar os processos de transformação da cidade pelas carroças é analisar o movimento de crescimento da produção e população no qual tinha o trabalho dos carroceiros como necessários através do processo de circulação e distribuição de mercadorias produzidas interna e externamente. A autora verifica que a baixa solidariedade do grupo e o fato de serem dependentes do licenciamento individual das carroças favoreceu a ausência de união de classe - o que será contraposto por Terra (2012), por outro lado, em relação aos baixos índices de escolaridade e dependência do trabalho ocasional ainda é um dado presente nas pesquisas posteriores.

Moura afirma que “os carroceiros são os pioneiros da formação da infraestrutura de abastecimento e serviços urbanos por via terrestre, que vão abrir os caminhos e ligar os mercados da cidade” (Moura, p. 44, 1988). Assim, ela continua afirmando que apesar de ser um trabalho urbano imprescindível ligado à expansão das estruturas de funcionamento da cidade, eles estão entre as camadas mais pobres da população livre e nacional, realizando um serviço artesanal de mão-de-obra não qualificada (Moura, 1988). O vínculo de trabalho que os carroceiros estabelecem não é do tipo *empregatício*, mas sim de *propriedade* de veículo, funcionando como um tipo de trabalho que absorve a fração de classe sem qualificação.

No Tabela 01 podemos ver o quadro elaborado por Moura para evidenciar a presença massiva de carroceiros até o pós-abolição:

Tabela 1 - Relação entre o Crescimento da População Livre e dos Carroceiros e Cocheiros apurados entre 1849-1890 na Cidade do Rio de Janeiro

Ano	Número de Licenças de Carroceiros	Número de Licenças de Cocheiros	População Livre	Porcentagem de Crescimento entre 1849-1890		
				População	Carroceiros	Cocheiros
1849	315	283	46.373			
1856	1.050	1.243	103.494			
1870	3.120	3.220	185.289	10.027% de aumento	1179%	1009%
1890	4.030	3.139	522.651			
<i>Total</i>	<i>8.515</i>	<i>7.885</i>	<i>16.400</i>			

Fonte: Moura (1988).

Ela conclui que a tarefa de transportar ficava ao encargo principalmente do negro escravizado e do migrante português e que as infraestruturas econômicas da cidade do Rio de Janeiro dependeram diretamente do sistema carroçável como modo de expansão regional dos espaços de produção. Demonstrou também

A absorção de uma camada populacional marginalizada pelo sistema escravocrata que cresceu e vagou por quadro séculos, que enquanto não se proletarizada foi considerada obstáculo para a industrialização porque se não é propriedade da terra vive na condição de moradora ou é proprietária de sua ferramenta de trabalho (Moura, 1988, p. 81).

O trabalho de Moura é um precursor nesse campo, como ela própria informa, sobre o descaso da História Social destes trabalhadores dos transportes urbanos e traz evidências para se pensar a tese da marginalização dos carroceiros através da formação da burguesia urbana comercial em empresas de carris e companhia de carroças através dos aluguéis. Ao alugar as únicas ferramentas que possuíam os carroceiros - suas carroças, e destituindo-os desta ferramenta, há o reforço do processo geral de proletarização da força de trabalho de submissão total aos interesses do capital urbano, refutando a tese do patrimonialismo rural que vigorava até pouco tempo no campo de estudos históricos. Em seguida, Paulo Cruz Terra (2012) em *Cidadania e Trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*, atualiza algumas questões relativas à importância dos carroceiros no processo de transição dos regimes socioeconômicos, principalmente na luta pela cidadania dos trabalhadores.

Terra (2012) analisa os carroceiros e os cocheiros a partir da História Social que define como “a história das classes pobres ou inferiores, e mais especificamente à história de seus

movimentos” (Terra, p. 37, 2012). É sobretudo uma história vista de baixo, daqueles que não tiveram relevância acadêmica e institucional do ponto de vista da narrativa que estava sendo constituída. Além disto, ele pensa através da categoria de “trabalhadores dos transportes” e nos conflitos entre eles com outros grupos de trabalhadores, empresas, Estado e população que estabeleciam uma rede de conflitos em associação.

Revisitando os dados de sua pesquisa de mestrado, pôde perceber que os meios de transportes passaram por um processo de hierarquização e segmentação do mercado de trabalho tal como outros grupos de classes de trabalhadores (Terra, p. 41, 2012). De 1808 a 1850 os carregadores negros eram a força de trabalho humana mais empregada para a realização das tarefas de transporte de materiais e pessoas, como afirma o historiador, pois:

eram responsáveis por vários serviços básicos na sociedade carioca, como a retirada do lixo e o transporte de água, alimentos, cadáveres e doentes. Eles possuíam ainda um papel fundamental na condução de mercadorias, principalmente relacionado à alfândega (Terra, 2012, p. 43)

Além dos carregadores negros, em sua maioria escravizados, a presença de carroceiros era bastante alta na metade do século XIX, cerca de 83,89% dos pedidos eram feitos para o alvará de trânsito de carroças (Terra, 2012). Desta forma, se confirma os dados de Moura (1988) em relação ao altíssimo número de pedidos para a liberação de carroças e coches nos trânsitos da capital do Rio de Janeiro. Os trabalhos realizados eram majoritariamente com o carregamento de “lenhas, trastes, conduziam mudanças e enviavam gêneros agrícolas para o mercado [...], a condução de pipas d’água e de água servida, [...] transportavam o lixo das casas particulares para lugares destinados a depósitos” (Terra, p. 45, 2012).

Uma diferenciação em relação aos carregadores e carroceiros na primeira metade do século XIX que aponta Terra (2012) é que enquanto os primeiros eram compostos majoritariamente por mão de obra escravizada, os segundos eram realizados por migrantes livres de origem portuguesa. Diferentemente de Moura (1988), Terra defende que os sistemas carroçáveis não começaram somente a partir de 1850, mas sim que a partir deste momento houve uma intensificação da divisão social do trabalho baseado em uma hierarquização racial e sociotécnica do trabalho: enquanto os trabalhadores de veículos de tração animal eram majoritariamente brancos portugueses e migrantes, os carregadores eram majoritariamente negros escravizados e realizavam um trabalho manual.

As marcas dos processos de marginalização e rebaixamento da força de trabalho began, inclusive, com a própria inserção de carroceiros em um conflito interno da classe

trabalhadora em formação: os carregadores protestaram contra a introdução de veículos de tração animal e dos carroceiros como aponta o estudo da Karasch Mary intitulado *From portage to proprietorship: African occupations in Rio de Janeiro 1808-1850* ressaltado por Terra (2012).

Ele discute o pressuposto de Moura (1988) da correlação direta entre o aumento populacional e de serviços urbanos com o aumento de trabalho dos carroceiros, pois segundo ele perde de vista a complexidade das relações raciais, de trabalho e políticas que envolviam a questão. Ao analisar os dados demográficos, percebe que houve um crescimento ínfimo da população de apenas 3% em 24 anos, entretanto, no mesmo período cresceu cerca de 300% o número de veículos por tração, pois para Terra o que teria regimentado a mudança não foi a expansão demográfica em si, mas o tipo de pessoas que estavam habitando as cidades, que nesse caso foram as populações cativas ou libertas.

Além disto, de 1837-1870 o número de licenças para carroceiros foi de 75,1% e a maior parte deles possuía sua própria ferramenta de trabalho (reforçando o caráter do vínculo de propriedade de trabalho e não empregatício). Como já mencionado, as carroças no Brasil vieram de uma herança portuguesa apontado por autores, assim, no Brasil a maior parte dos carroceiros deste período mencionado eram também migrantes portugueses (78,6%).

Assim, as carroças eram um investimento de baixo valor de capital inicial que poderia ter um retorno fácil para as famílias migrantes portuguesas

no início do século XIX, não havia um sistema público de retirada do lixo e a coleta e despejo dos detritos das residências era responsabilidade do próprio morador. Para essa atividade eram utilizados os cativos da casa [pessoas negras escravizadas] ou se recorria ao serviço dos escravos de ganho. O lixo era despejado em lugares ermos ou em logradouros públicos, como o Campo de Santana. A atuação do poder público sobre o assunto deu-se através de posturas da Câmara Municipal que proibiam os despejos de lixo a qualquer hora do dia e em locais indiscriminados (Terra, 2012, p. 50)

Foi a partir de 1872 que os carroceiros se apropriaram do lixo urbano e começaram a realizar coleta, sendo os únicos a realizarem este procedimento em contexto urbano com 120 trabalhadores (Terra, 2012). As coisas começaram a mudar com a contratação pela Câmara Municipal de uma empresa de serviços urbanos chamadas Nunes de Souza & CIA, o que ocasionou em uma greve dos carroceiros no mesmo ano e em 1876, uma segunda que levou a reavaliar a implementação do projeto. Em 1897 foi estabelecida a Companhia Industrial do Rio de Janeiro para realizar os serviços urbanos, que devido a crises financeiras 1899, os carroceiros realizam mais uma greve. Com a falência, a empresa Noronha Santos assume e em 1906 passou

a ser também executado pela prefeitura através da Superintendência do Serviço de Limpeza Pública e Particular.

Esse movimento é bastante próximo do que Moura (1988) defende como consequência do fenômeno do empresariamento da rede transportes de carris e carroças fomentado por uma burguesia interessada economicamente nas redes de infraestrutura da cidade. A condição *sine qua non* que tanto Moura como Terra identificaram foi a presença da destituição da propriedade da carroça como uma forma de proletarização forçada destes trabalhadores, seja por meio dos aluguéis sejam pelo vínculo empregatício do salarido.

Os trabalhadores por conta própria, como os carroceiros que retiravam lixo das casas cariocas na segunda metade do século XIX, estavam entre as cinco classes ou semiclasses subalternas no capitalismo, que incluiriam ainda os trabalhadores assalariados, a pequena burguesia, os escravos e o lumpemproletariado (Terra, 2012 p. 51)

Assim, a hipótese levantada por ambos os autores do empresariamento dos serviços de transportes se confirma ao perceberem o aumento do investimento de capital na cidade em companhias de transportes como é o caso da Companhia de Carris Urbanos, Locomotora, Empresa de Cargas e Bagagens, Gomes Carneiro, Monteiro & Cia. Com este processo, é possível afirmar que houve uma expropriação indireta dos carroceiros por via da monopolização dos meios de produção, das ferramentas e dos cavalos pelas empresas que favoreceram a dependência ao sistema de trabalhado de assalariamento do novo regime econômico em processo de estruturação, fabricando a força de trabalho para o transportes considerados importantes, principalmente para os portos.

Empresas variadas possuíam carroças. Aquelas especializadas no transporte de mercadorias indicam, por um lado, a importância dos carroceiros ao longo da segunda metade do século XIX: eles eram responsáveis pelo transporte de praticamente todos os bens produzidos e comercializados na cidade” (Terra, 2012, p. 53).

4.1 A Revolução nos Transportes: o bonde e as ferrovias

Os bondes foram um dos primeiros passos para a complexificação e hierarquização destes trabalhadores nas cidades, mesmo aqueles puxados à burros em 1859 encabeçada por um burguês chamado Barão de Mauá e sua Companhia de Carris de Ferro Jardim Botânico. O interesse pelas inúmeras empresas de carris, bondes e carroagens que estavam surgindo revelava o aspecto específico da expansão da cidade do Rio de Janeiro e da apropriação dos

espaços de sociabilidade mais lucrativos para os empresários. A concorrência estava acirrada entre a Jardim Botânico, a empresa Transportes Brasileiros, a Companhia de Ferro de Lisboa e a Companhia de Carruagens de Ripet, a citar como exemplos.

As empresas de carris foram importantes portas de entrada do capital estrangeiro no Brasil, e o fato de terem se revelado negócios altamente lucrativos atraiu ainda o capital nacional. Por sua vez, a ocupação dos novos bairros pelos bondes deu-se pela aliança das empresas de carris com o capital imobiliário e fundiário (Terra, p. 61, 2012)

A partir de 1892 passa a vigorar as empresas de carris elétricos, sendo ocupada majoritariamente por trabalhadores brancos brasileiros e imigrantes portugueses, o que gerou uma nova habilidade a ser aprendida para manusear os carris movidos a eletricidade, denominados de *motoneiros*. Assim, é possível levantar a questão que estes processos de modernização das infraestruturas de transportes ao favorecerem de maneira racial e nacionalmente desigual os estratos de classe trabalhadora livre e liberta, favoreceram também para um aprofundamento da racialização negra dos carroceiros após a implementação dos bondes elétricos.

As companhias de transporte tiveram um papel fundamental nas transformações do espaço urbano carioca. A barganha para conseguir concessões envolvia a execução de obras de impacto, como demolições, drenagem de pântanos, construção de ruas e túneis. Além disto, a aliança entre essas empresas com o capital fundiário e imobiliário fez com que o bonde fosse o elemento propiciador da ocupação de áreas inóspitas do Rio de Janeiro (Terra, 2012, 103)

Desta forma, concordo com Terra (2012) de que a utilização dos bondes elétricos liberou a força de trabalho operante das carroças, cocheiros e carruagens por tração animal que foi rebaixada no nível das relações como menos relevantes ao trânsito das cidades. Não necessitando, portanto, de uma especialização como era o caso do motorneiro, tornaram-se um polo de atratividade para trabalhadores que ficaram marginalizados (majoritariamente negros no pós-abolição) nesse complexo de hierarquização racial e de classe.

4.2 Socialismo e Anarquismo entre Carroceiros e Cocheiros

A partir de 1873 uma grande quantidade de protestos e greves aconteceram por parte dos carroceiros e cocheiros que, ao deixarem de recolher os resíduos das ruas devido as medidas

reguladoras da Câmara Municipal, a população também reage com a queima de lixo nas ruas e nas praças. Foi um longo Código de Condutas que exigia agora a fiscalização constante dos veículos através de um exame. Quem esteve à frente da luta pelos direitos dos carroceiros e cocheiros com uma base de advogados e fiscais foi a Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, fundada em 1886, tendo como nome principal o advogado Zeferino de Farias. Ainda, em 1905 foi publicada a Consolidação das Leis e Posturas Municipais que trazia mais regulamentações a profissão dos carroceiros e cocheiros, o que ocasionou em uma greve geral.

Segundo Terra (2012) de 1873-1906 os carroceiros e cocheiros realizaram 22 greves na capital do Rio de Janeiro, sendo a maior parte delas de trabalhadores vinculados às empresas de carris e algumas poucas organizações. A maior parte das greves que aconteciam por meio das últimas, eram através da Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, fundada por Henrique Mariano e tendo como advogado Evaristo de Moraes que se tornou também uma liderança do movimento.

A influência destes trabalhadores carroceiro e cocheiros com o movimento trabalhista se deu após o Congresso Operário de 1906 que difundia as ideias anarquistas de um sindicalismo revolucionário, apesar de ainda estar bastante conflitante com outras ideias socialistas da época, como pode-se perceber com a Associação de Resistência dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas. Este movimento ficou conhecido como “sindicalismo amarelo” (Terra, p. 250, 2012), este termo significava que eram fura-greves ou pelegos, foi difundido no meio do movimento operário francês denominado *syndicalisme jaune* (Sisquim, 2020). O sindicalismo amarelo na França, segundo Sisquim (2020) não é a mesma coisa daquele que aconteceu em território nacional: no primeiro, era bastante reacionário, anti-intervenção estatal, católico e antissocialista. No Brasil, estava mais relacionado a articulação de greves, ao movimento operário e negociação entre patrões/empregados.

Assim, existiam na época uma disputa pela hegemonia das correntes socialistas e anarquistas, algumas de cunho mais revolucionário e outra mais colaboracionistas, que visavam uma correlação de forças entre as classes de trabalhadores, os donos das empresas e instituições públicas. Um exemplo de um militante carioca importante da associação de carroceiros foi o operário cigarreiro, jornalista e socialista reformista Mariano García que atuou dentro da esfera legalista do direito, segundo Joseli Mendonça apud Terra (2012, p. 251), esta posição da associação teria acontecido devido a aproximação dos membros com os advogados na mediação com as leis. Assim foi a grande maior parte da experiência dos carroceiros e cocheiros no contexto urbano do Rio de Janeiro que serve como modelo para se pensar a questão em outras capitais em processo de modernização.

Segundo Sisquim (2020) a presença de Mariano García foi extremamente importante para o movimento operário na Primeira República, pois sua atuação ocorreu de maneira articulada antes mesmo da abolição do escravismo e perpetuou-se até meados da década de 20, ainda, segundo Batalha (1991) apud Sisquim (2020), a liderança foi reverenciada pelo conhecido socialista-anarquista francês Augustin Hamon, editor da revista *L'Humanité Nouvelle* e escritor da obra *A Crise do Socialismo* (1921). Além disto, García fundou seu próprio jornal na Primeira República chamado de *Gazeta Operária* (homônimo de outro jornal do mesmo eixo político anterior à abolição) e participava ativamente das disputas na esfera política, ideológica e nas discussões sindicalistas.

No pós-abolição escreve para diferentes jornais tanto para os considerados como Grande Imprensa a exemplo da Coluna Operária do *Gazeta de Notícias* e do *O Paiz* bem como para diferentes jornais operários tais como *Echo Popular*, *A Época*, *Gazeta Suburbana* e para colunas em vários periódicos, não só na capital federal como também em outros estados, a exemplo do *Questão Social* de Santos e do Recife. E em 28 de setembro 1902 lança o *Gazeta Operária*, um jornal operário semanal que tinha como programa a organização do proletário em um partido de classe, o Partido Socialista Brasileiro (Sisquim, p. 06, 2020)

Segundo Sisquim (2020), Mariano García só conseguiu maior proeminência no campo político socialista após dois grandes eventos: 1) liderança do Partido Operário Socialista 2) greve geral no Rio de Janeiro em 1906 que conquistou uma base mínima de trabalho diário de 12 horas (na época a média era bem maior). Além disto, participou de outras organizações dos trabalhadores de tabaco e diversos congressos anarquistas de sua época, valorizando a luta política dos trabalhadores pela emancipação através da política.

4.3 Os Carroceiros do Período Colonial ao Pós-Abolição em Sergipe

Em se tratando de Sergipe os dados se encontram escassos, portanto, precisei trabalhar com fontes históricas documentais de revistas, jornais oficiais e boletins de época para tentar reconstruir aspectos da análise sócio-histórica dos carroceiros em Sergipe. Foi realizada uma pesquisa por palavras-chaves na **Hemeroteca Digital Brasileira**⁴ com termos como “carroceiros”, “carroças”, “charreteiros” e “cocheiros” para identificar notícias, leis, documentos e afins. O objetivo desta pesquisa é encontrar evidências históricas que demonstram a relação do Estado, das Instituições, Órgãos e Empresas/Companhias com o grupo

⁴ <https://memoria.bn.br/>

social que denomino aqui por “carroceiros”, estarei contemplando uma variedade de trabalhadores e usuários de carroça dentro deste termo, fazendo uma distinção quando for necessário, por exemplo, ao diferenciar carroceiro de cocheiro.

O contexto dos trabalhadores de Sergipe no período colonial estava vinculado com agricultura primordialmente:

a atividade econômica mais importante da Província, naturalmente a maior parte dos trabalhadores livres estavam a ela associados. Assim, é que no ano de 1872, entre 25.295 homens livres, 20.964 exerciam atividades agrícolas: 19.623 eram agricultores pura e simplesmente e o restante estava com ela relacionado, vaqueiros, capatazes, criadores, mestres de açúcar, curtidores, purgadores de açúcar (Santos, 1991, p. 219)

Em uma passagem do historiador Ariosvaldo Figueiredo, ele comenta sobre os fluxos migratórios internos de êxodo rural, “Sergipe significa currais de gado, meio de subsistência, campo de criação complementar da lavoura canavieira da Bahia. Afirma Almeida Prado que a penetração do gado em Sergipe foi, para o Norte do Brasil, o mesmo que o Paraguai para a Bacia do Prata” (Figueiredo, 1977, p. 21) e continua afirmando que está entregue “à agricultura de baixa produtividade, fazendo surgir em alguns casos, o meeiro - o novo servo -, ora está coberto de capim, o boi ocupando o lugar do homem obrigado a fugir para Aracaju e para outros estados” (Figueiredo, p. 51, 1977).

Em Almeida (2017), as primeiras resoluções criadas para controlar a população de pessoas negras escravizadas as suas ocupações de trabalho realizadas em diferentes contextos, segundo a autora (Almeida, p. 2, 2017):

A província de Sergipe apresentava um caráter predominantemente agrário, porém o emprego da mão de obra escrava era designado para as mais diversas atividades, ou seja, o trabalho do negro não era exclusivo do campo, pois os senhores, além de possuírem as propriedades no meio rural, possuíam as suas residências urbanas

A economia de Sergipe era basicamente agrária voltada para a produção de cana-de-açúcar e com o desenvolvimento das províncias com as atividades comerciais, trabalhadores que antes eram empregados apenas no roçado foram também inseridos no contexto urbano. Nota-se uma semelhança com a tese de Moura (1988) em relação ao Rio de Janeiro, no qual a historiadora afirma que os carroceiros foram os responsáveis por expandir o caminho do roçado como os primeiros exploradores do contexto rural-urbano e, em seguida, adentrando-se nas relações sociais citadinas. É possível, portanto, compreender que o marco histórico para a diversificação das atividades de trabalho e produção em contexto sergipano ocorreu devido à

crise interna da produção do sistema senhorial-escravista além das pressões de movimentos abolicionistas regionais.

Almeida (2017) também aponta o Código de Posturas Municipais (1850-1870) em Sergipe como uma ferramenta de controle para as populações urbanas, especificamente, as pessoas escravizadas e como mecanismo de regulamentação do comércio. Tal fato esteve vinculado de estudo histórico voltado para os Carroceiros na medida em que eles estabeleciaiam uma conexão entre as infraestruturas de produção a partir da distribuição de mercadorias:

O comércio clandestino proliferava-se nas margens das operações de vulto de pequenas proprietárias de escravos. Elas estocavam gêneros mais baratos para revendê-los a miúdos em forma de quitandas caseiras, o que mal permitia a sobrevivência. Porém, devido aos preços exorbitantes de gêneros de primeira necessidade e às sobrecargas de impostos, esse pequeno comércio de contrabando cumpria função importante de redistribuir os gêneros alimentícios a preços mais baratos do que os permitidos nos armazéns e vendas estabelecidas (Almeida, p. 22, 2017).

É interessante perceber como a diferenciação entre o comércio legal e o “clandestino” não é apenas um demarcador de conflito com a lei da época, mas sim também uma expressão da divisão racial da circulação e do consumo de mercadorias em contextos urbanos. Quando Santos (1982) levanta sua teoria sobre os circuitos da economia urbana superior/inferior como uma das características das relações brasileiras de produção na sua interligação e interdependência, é sobre este aspecto correlato que funciona como um marcador fortemente do racismo na organização social da produção. A teoria dos dois circuitos da economia urbana poderia ser compreendida como uma maneira de evidenciar os impactos do legado da colonização e do racismo em território brasileiro como fenômenos capazes de organizar a força de trabalho branca, negra, indígena e migrante em fatores de produção específicos.

Assim, os comerciantes “legais” e os “clandestinos” eram, na verdade, uma expressão dos conflitos raciais entre brancos e negros escravizados dado que a inserção da população branca no âmbito aos órgãos públicos e a recorrência das instituições policiais contra a população escravizada. Em Almeida (2017, p. 23), ela traz a Resolução nº 323 de 14/03/1851 do Art. 13 da Câmara Municipal de Porto da Folha e a Resolução nº 331 de 28/05/1851 do Art. 16 da Câmara de Santa Luzia no qual tornava-se proibido a negociação com pessoas escravizadas que não fossem propriedade de algum senhor. Por fim, duas resoluções que falam diretamente dos carroceiros em Sergipe, até então, as primeiras cronologicamente encontradas nos arquivos públicos por Almeida (2017, p.23). Na cidade de Estância, a Resolução nº 342 de 06/05/1852 Art. 10

fica de agora adiante designados para o trânsito dos carros, ou **carroças**, que vierem do recôncavo com caixinhas com açúcar, ou qualquer outro gênero, que tenha de ser exportado, os lugares seguintes:- entrando pela frente da casa de Manoel Antônio de Araújo seguirão pela rua do campo alegre- a sair na margem do Piapitinga, e atravessando a ponte seguirão pela margem abaixo do mesmo rio até o riacho Borumburum no lugar de costume da ir seguirão estrada a cima a encontrar a que existe junto a malhada do finado Pimenta pelo lado de oeste, e por esta seguirão a sair na rua da Rosa, desta a dos Portinhos e a do Gravata, e desta ao da conceição até os trapiches. Os infratores sofrerão a multa de 4rs ou cinco dias de prisão e o duplo na reincidência, pagando os senhores, se por ventura forem escravos os infratores [Grifo Nossa].

Além desta, a Resolução nº 288 de 22/04/1850 Art. 38 em Maruim que dizia “é proibido correr, ou andar a cavalos dentro das ruas desta vila, os que infringirem esta postura sofrerão multa de 10\$rs. Ou 8 dias de prisão; e pelos escravos serão seus senhores os responsáveis pela multa ou entregá-los para serem punidos com os mesmos dias de prisão” (Almeida, p. 23, 2017). Este artigo desta historiadora abriu portas para que pudesse, portanto, investigar em documentos públicos outras resoluções, menções, leis e comentários relevantes para traçar um mapeamento dos carroceiros em Sergipe, assim, continua os achados agora a partir da minha investigação própria uma vez que o objeto de estudo da autora não era propriamente os “carroceiros”.

Nas pesquisas encontrei diversos tipos de mensagens acerca dos carroceiros, cocheiros e afins, a maior parte delas foi excluída da análise aqui pertinente uma vez que apareciam nos textos como uma alusão ou componente literário da seção de contos, crônicas e poesias dos jornais da época. Como o intuito deste trabalho é evidenciar a relação com as instituições públicas com os carroceiros, os conteúdos dos textos literários não tinham uma centralidade nos carroceiros e cocheiros, apesar de citá-los constantemente, pois era o modal de transporte predominante no período colonial e na república, logo, pressupõe-se que é um elemento comum da construção narrativa histórica daquele momento. Entretanto, como a análise deste trabalho não é literária não foi dada ênfase neste aspecto, apesar de identificar que é um ponto de investigação relevante. Um segundo aparecimento foram as vendas e trocas de carroças e cavalos que eram publicadas em jornais para facilitar o processo, um aspecto muito comum.

Um terceiro aspecto encontrado foram legislações e normas do período, principalmente no pós-abolição. Ao realizar esta investigação documental, tentei também encontrar aspectos relativo ao sanitário veterinário e resíduos sólidos, engenharia das construções/demolições e do transporte para tentar identificar algum aspecto semelhante com pesquisas históricas já feitas como a de Eigenheer (2009) que ressalta a conexão dos carroceiros com os serviços sanitários no Rio de Janeiro, além de Terra (2012) em relação às disputas políticas com empresas de saneamento e os carroceiros na formação de redes de associação grevistas e de revolta com o processo de modernização e urbanização capitalista.

Foi encontrado em 1890 no diário oficial *O Republicano* a aprovação de normativas na forma de artigos no capítulo 10 que visavam realizar o controle de profissões racializadas após o fim do escravismo em Sergipe. O capítulo intitulado *Sobre criados, ganhadores, carroceiros e amas de leite*, tinha como o intuito regularizar estas profissões racializadas na organização social do trabalho recente do pós-abolição, no subtópico “*Dos Carroceiros*” continha os seguintes artigos

Art. 124 Ninguém poderá ter carroças de aluguel ou para serviço próprio, nesta capital, sem que se ache ela devidamente matriculada na Intendência.

Art. 125 Nesta repartição haverá um livro próprio para as matrículas de que trata o artigo antecedente, da qual constará o número do veículo, nome e morada do proprietário.

Art. 126 A matrícula deve ser assinada pelo presidente da Intendência e por ela pagará o dono da carroça o que foi determinado na lei orçamentária.

Art. 127 No ponto em que tiverem de estacionar as carroças, será obrigado o condutor a não abandoná-la e ter o animal pela rédea.

Art. 128 Será obrigado a sujeitar sua matrícula ao visto dos agentes da Intendência competente para designar os pontos.

Art. 129 Não poderá condutor algum de carroça andar montado na mesma, nem guiá-la a trote, o fará seu trajeto contendo o animal pelo freio e sempre por meio das ruas.

Art. 130 O carroceiro é responsável pela carga que lhe for confiada, devendo entregá-la tal qual a receber, no lugar e a pessoa que lhe tiver sido indicado.

§ Único: se a carga estragar-se por negligência, este ou o proprietário da carroça, será responsável pelo prejuízo causado indenizando o dono da carga.

Art. 131 Uma vez ajustado o preço pela condução da carga, não poderá o carroceiro exigir mais, nem o dono eximir-se ao pagamento pelo preço convencionado.

Art. 132 No caso de extraviar-se o dono da carga, e de não saber onde deve entregar, deverá o carroceiro depositar na secretaria da Intendência e cobrar o recibo da entrega.

Art. 133 Toda carroça terá numeração de sua matrícula em letras brancas e pintadas a óleo.

§ Único: qualquer infração dos artigos 124 a 133 será punido com prisão de 1 a 8 dias ou multa de 5 mil réis⁵.

A análise deste excerto é possível perceber como, primeiramente, a legislação tinha como preocupação principal garantir que o proprietário da carga tivesse sua mercadoria adquirida sem prejuízos, apesar de ser sobre os carroceiros, na verdade, a legislação tinha como o intuito regulamentá-los para cumprir com a função empregada favorável aos comerciantes da recente burguesia urbana. Um segundo aspecto importante é a menção sobre o aluguel das carroças, fato massivamente comentado por Moura (1988) e Terra (2012) como uma das primeiras formas de reforço da condição de marginalidade dos carroceiros historicamente, pois como os carroceiros estabelecem uma relação de “vínculo de propriedade” (Moura, 1988), ao

⁵ *O Republicano*, Aracaju, 1890, n. 88, p. 01.

terem sua ferramenta retirada acabam por ter que arcar com os aluguéis das carroças. Todavia não consegui identificar através das fontes encontradas empresas que realizavam a construção e serviço de aluguel de carroças em Sergipe.

Dado a dificuldade de encontrar material bibliográfico disponível para analisar a questão dos transportes de por tração animal em Sergipe, encontrei em um artigo sobre os bondes de tração animal que duraram de 1908 a 1925 pela empresa privada Carris Urbanos (Neto, 2018) tendo sido substituído posteriormente pela força eletromotriz que perdurou até 1950. Além deste, um outro dado específico sobre um Sindicato dos Carroceiros e Doqueiros, Sindicato dos Trabalhadores de Resistência e Trapiche e o Sindicato dos Estivadores de Sergipe, todos datados de 1934 (Santos, 1991), mas nenhum detalhe etnográfico sobre os mesmos.

Devido ao fato da dificuldade de encontrar dados históricos dentro deste recorte temporal, recorreu-se a utilização de fontes jornalísticas online a fim de localizar uma história mais recente da relação com os carroceiros em contextos urbanos com as instituições públicas e a sociedade civil, formulando um banco de dados que será apresentado a seguir.

4.4 História Recente por Fontes Jornalísticas (2000-2022)

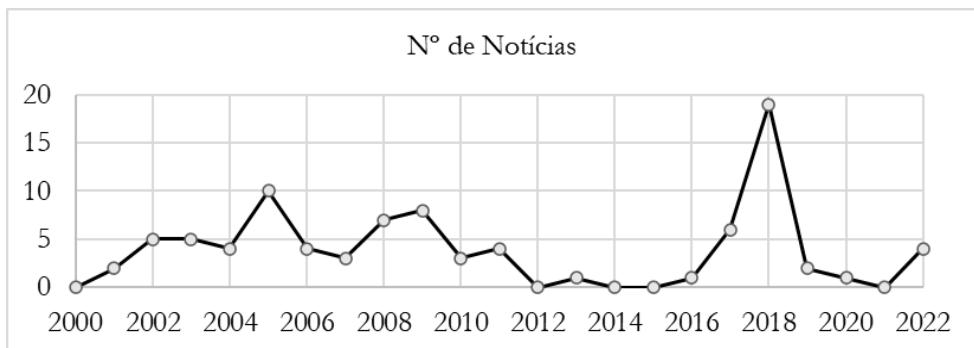
Esta pesquisa realizada por mim em uma versão preliminar a partir de fontes de dados secundários no ano de 2023, foi apresentada e publicada em sua primeira versão no 47º Encontro da Associação de Pós-graduandos em Ciências Sociais intitulada “*Desenvolvimento da Rede Urbana e Trabalho Marginal: os trabalhadores carroceiros da Região Metropolitana de Aracaju*” (2023). Neste *paper* desenvolvi a ideia de que a criminalização dos carroceiros é um discurso produzido através de instituições midiáticas e órgãos públicos com capacidade de penetração e controle na sociedade além de uma articulação política da sociedade civil vinculada aos cuidadores de animais. Foi realizado um levantamento a partir de categorias analíticas de investigação em notícias de sites jornalísticos do ano de 2000 até 2022 e, a partir disso, são analisados os discursos e elementos envolvidos no corpo do texto.

Em Oliveira (2023) foram encontradas 90 notícias relacionadas aos carroceiros sendo estas podendo ser divididas em dois eixos: (2000-2010) e (2010-2022), no qual

as matérias que circulam dentro deste espectro de 2000-2010 giram em torno de dois eixos principais: o primeiro, relacionado ao trânsito e o conflito dos carroceiros com o órgão público SMTT e a EMSURB, vinculado às denúncias de descarte irregular de lixo. O segundo aspecto já mencionado, em relação às tradições culturais como

cavalgadas, carroceatas e casamentos juninos realizados pelos carroceiros (Oliveira, p. 06, 2023)

Gráfico 1 - Número de Notícias por Ano



Fonte: Oliveira (2023)

Nesta pesquisa, foram identificadas a presença forte de órgãos governamentais (Oliveira, 2023) como o Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT), a Empresa Municipal de Serviços Urbanos (EMSURB) e Empresa Municipal de Obras e Urbanização (EMURB) bem como a presença da Polícia de Trânsito em contextos urbanos na apreensão de animais e carroças. Verificou-se a implementação da primeira lei ordinária 3.502/2007 de proposta do vereador Jony Marcos (PL) que, em meio a conflitos, conciliação entre a SMTT, EMSURB e representante dos carroceiros, houve a aprovação que resultou na proibição do quadrilátero de avenidas principais no centro da capital de Aracaju (SE) e imputou a SMTT e EMSURB o controle dos veículos (Oliveira, 2023).

Um segundo momento também importante foi a consolidação da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS) em 2010 que organizou os lixões que se dispunham pelo espaço da capital, ora nos bairros ora em municípios periféricos. Compreendendo os resíduos sólidos como um lugar em disputa por agentes políticos distintos, nesse caso, os carroceiros, órgãos públicos e empresas privadas de reciclagem, é de se esperar que o lado menos articulado politicamente em relação a sua categoria de trabalho seja prejudicado com a extinção dos lixões, uma vez que não houve integração dos carroceiros e catadores informais no Plano Municipal.

Soma-se a isso a intensificação da urbanização da Região Metropolitana de Aracaju por meio dos processos de zoneamento de expansão e condonialização que intensificaram a densidade populacional e a produção de resíduos por metro quadrado. Estes polos urbanizados, contraditoriamente apesar de excluir os carroceiros e catadores, também se tornaram polos de atratividade de matérias-primas do trabalho de catação dos mesmos, seja no ramo de resíduos doméstico, resíduos de construção civil ou transportes de materiais de baixo valor-agregado.

entre 2005-2006 a relação entre Trabalhadores Carroceiros e os agentes de Governança Urbana compartilhava de uma ambiguidade, entretanto, os aspectos desta relação começaram a mudar a partir de fenômenos tanto nacionais como regionais: o primeiro, a intensificação da expansão da rede urbana da Região Metropolitana de Aracaju (RMA) através da estratégia de zoneamento provocou um “boom imobiliário [...], evidenciam também como que o arrendamento capitalista dos terrenos não-utilizados para a construção civil intensificou os processos de desigualdades socioespaciais e ambientais, especificamente das comunidades tradicionais neoextrativistas (Oliveira, p. 6-7, 2023)

Em 2017 foi aprovado o Código Municipal de Defesa dos Animais de lei nº 8366 que foi utilizado também como sustentáculo do futuro projeto elaborado pela Kitty Lima (filiada ao REDE, na época) no mesmo ano que oficialmente propunha a gradual abolição das carroças de tração animal PL 106/2017. No final do mesmo ano, o primeiro protesto de carroceiros se organiza na frente da Câmara Municipal (Oliveira, 2023) e em meio a cobranças dos órgãos imputados SMTT e EMSURB, a pressão continua persistindo sobre todo o ano de 2018 até a reprovação na 2ª reunião com 11 votos contra e 6 a favor.

Desta forma, evidencia-se a força dos agentes propulsores do “desenvolvimento” da rede urbana e a marginalização de trabalhadores como resultado desse processo, uma vez que a criminalização funciona como, em última instância, exclusão destes trabalhadores do mercado de trabalho informal que ocupam. Além disto, os processos de urbanização e metropolização funcionam como motores que aceleram os conflitos entre os agentes públicos, privados e os trabalhadores, evidenciando a intensificação da luta de classes em contextos urbanos no setor dos resíduos sólidos. Assim, faz-se necessário compreender a dinâmica desta força de trabalho marcada historicamente pelo racismo no mercado de trabalho urbano, como se organizam os princípios de exclusão e determinação de lugares sociais que perpetuam as desigualdades, assim, no próximo subcapítulo abordagem uma síntese da leitura sobre a situação da força de trabalho negra no Brasil.

4.5 O Dispositivo da Racialidade e Trabalho no Brasil

Como exposto anteriormente, os carroceiros são uma classe de trabalhadores dos transportes marcados historicamente como negros e migrantes, tendo sido uma ocupação forçada para os escravizados pelo sistema colonial no Brasil, associadas ao trabalho manual. A manuseabilidade é uma característica do trabalho dos carroceiros e como bem apontou Moura (2014) é através desta divisão entre trabalho intelectual e manual que opera a divisão racial do trabalho. Desta forma, é necessário investigar as origens, as dinâmicas destes lugares que foram

sendo estabelecidos ora pelo racismo enquanto sistema de opressão e ideologia dominante ora pelos instrumentos de dominação branca e suas tecnologias pós-coloniais de controle como vimos nas leis de regulamentação das ocupações de libertos e ex-escravizados em Sergipe. É a partir deste contexto que insiro o trabalho dos carroceiros em uma perspectiva sociológica para compreender teoricamente a partir de Lélia Gonzalez e Sueli Carneiro como os trabalhadores negros foram afetados diretamente pelas consequências do racismo e do dispositivo da racialidade na sociedade brasileira e sergipana, enfatizo que estas autoras foram escolhidas devido a sua afinidade teórica-metodológica necessária com o campo interseccional, sendo retomado também outros autores(as) quando necessário.

Apesar de pouco reconhecida pelo seu ilustre trabalho nas Ciências Sociais, a socióloga Lélia Gonzalez dedicou sua carreira a pensar as questões do seu tempo e trouxe contribuições à análise do “lugar do negro” em seus múltiplos atravessamentos na sociedade brasileira e dos conflitos existentes diferentes contextos. Gonzalez construiu uma carreira dentro e fora do âmbito acadêmico, onde se forma primeiramente em História e Geografia em 1958 e posteriormente em 1962 em Filosofia na Universidade Estadual de Guanabara. A partir deste arcabouço desenvolvido na universidade e também da sua perspectiva crítica sobre as determinações que o racismo e sexismo operaram em sua vida e na vida de sua família, sua mãe, por exemplo, sendo trabalhadora doméstica teve uma influência forte em toda sua obra em que analisa o Brasil a partir do trabalho doméstico de mulheres negras, a divisão sexual/racial do trabalho e as consequências sócio-políticas e culturais para a população negra.

Hoje poderíamos compreender esse empreendimento analítico de Gonzalez como uma ferramenta “interseccional” (Collins, 2019) para ler os fenômenos sociais, sempre demarcando em cada tópico levantado a necessidade de realizar um entrelaçamento entre raça, classe e gênero. Tal perspectiva sobre o fundamento da formação social brasileira e da experiência de existir como negra neste país advém, também, do acúmulo de suas experiências em seu engajamento em lutas políticas como o movimento feminista, o movimento negro e o movimento de trabalhadores.

Apesar da sua inserção e formação acadêmica, Gonzalez sempre preferiu dialogar diretamente com a classe trabalhadora, com a população negra e as mulheres trabalhadoras através de uma forma político-literária que se expressava em seus escritos na tentativa de romper com as barreiras do academicismo e do acesso ao conhecimento às massas. Escrevendo em *pretuguês*, reformulava o conhecimento científico e político para torná-lo uma forma mais possível de se conectar com seu público alvo: homens e mulheres negras da classe trabalhadora. No seu pensamento, vigoram reflexões vinculadas ao movimento de esquerda, filiada por

exemplo no Partido dos Trabalhadores (PT) e do Partido Democrático Trabalhista (PDT), empregava um arcabouço teórico marxista, apesar de não utilizar apenas esta abordagem de análise, compreendia que a estrutura de classe, raça e gênero eram sobremaneira interdependentes na formação social do Brasil, marcado por desigualdades sociais e econômicas. Além de estar ativamente envolvida na fundação de um marco do movimento negro no Brasil, o MNU (Movimento Negro Unificado), Lélia Gonzalez esteve ativamente vinculada também aos movimentos de cultura negra popular como na organização política das Escolas de Samba.

Assim, neste subcapítulo será desenvolvido algumas das ideias propostas no livro que é um compêndio de suas obras de ensaios, artigos políticos e manifesto intitulada *Por um feminismo afro-latino-americano* (2022) e também em *Lugar de Negro* (2023), este último escrito com Carlos Hasenbalg. Entretanto, será dado ênfase nos textos escritos por Lélia Gonzalez, uma vez que a intenção é trazer as contribuições teóricas da autora como uma intérprete do Brasil e, mais especificamente, como uma teórica que pensa a divisão social do trabalho através dos recortes de raça e gênero.

4.5.1 Os Lugares Sociais do Negro na Divisão Neocolonial do Trabalho

Lélia Gonzalez nesta compilação de ensaios intitulada “Lugar de Negro” (2023) empenhou uma análise contundente da situação do negro brasileiro se inserindo em um debate com outros nomes da intelectualidade negra e da teoria social que estavam pensando sobre a ideologia do branqueamento e o mito da democracia racial. Ela dialoga com Abdias Nascimento, Clóvis Moura, Neusa Santos, Florestan Fernandes e Octavio Ianni, autores que ficaram conhecidos por também desenvolverem análises e contribuírem para a formação de uma teoria social da realidade brasileira após a consolidação das Ciências Sociais como campo de estudos propriamente dito.

Em meio de um imbricamento de fatores como o próprio título deste ensaio sugere ‘*O golpe de 1964, o novo modelo econômico e a população negra*’, Gonzalez entende que diante de mudanças na estrutura social e econômica do país as questões raciais se tornam centrais no sentido de que a “raça” como categoria permite com que ela rastreie as dinâmicas no qual as pessoas negras se inserem nos processos de exploração e opressão do capitalismo no Brasil. Assim, retomo Lélia Gonzalez neste texto para formular a questão articulada por ela entre as categorias de raça e classe, pois principalmente a minha intenção é a de compreender as nuances da experiência dos trabalhadores precarizados e subalternizados, as dinâmicas deste

tipo de trabalho caracterizado como “informal” ou “marginalizado”, portanto, elas tornam-se fundamentais.

Para Gonzalez (2023) a ditadura militar atuou como modelo que garantia a “pacificação” da população a partir de tríplice aliança entre Estado Militar, Multinacionais e Empresariado Nacional (2022, p. 18), ou seja, esta formação atuou como um meio de controlar principalmente as camadas mais subalternas através da violência e repressão. A política de arrocho salarial especificamente foi um dos fatores que mais prejudicou as classes mais pobres, segundo ela “as massas, para variar, ficaram completamente excluídas da partilha do bolo do milagre. Muito ao contrário, os ‘benefícios’ que receberam tiveram como resultado o seu empobrecimento determinado pela política de arrocho salarial” (2023, p. 18)

Além disto, para a população negra, a entrada de capital internacional que desnacionalizou as empresas sufocando as de pequeno-porte e a gradual redução da pequena propriedade rural para dar lugar ao latifúndio, todos estes fatores juntos atuaram como um reforço da desigualdade sociais e raciais, no aumento das disparidades entre campo/cidade e na criação de um êxodo rural para as cidades, o qual ficou conhecido como um inchaço populacional. Este aumento da população urbana ficou caracterizado como um “inchaço”, diferentemente de um crescimento proporcional “normal”, ou seja, uma relativa proporcionalidade de crescimento entre a capacidade de absorção da força de trabalho e número de trabalhadores, o “inchaço” significou que as cidades simplesmente tiveram um excedente de força de trabalho que não fora absorvida no mercado de trabalho formal.

Retomo aqui a construção histórica do período colonial de um segmento social chamado de “vadios” que eram aqueles que, vivendo apenas de economia de subsistência rural, não possuíam inserção na função econômica da época senhorial-escravista, mas também não ocuparam um lugar central nos modelos econômicos posteriores da sociedade capitalista. Este lugar era racialmente localizado de pessoas negras libertas e influenciou a herança de organização tanto a criação da pobreza urbana, reforçando condições desiguais no acesso às terras sobre quais seriam os fatores necessárias para a instauração do sistema de trabalho assalariado no Brasil.

Isso também não é algo tão diferente assim do que aconteceu na Europa, por exemplo, em relação à expropriação das terras camponesas (Lei dos Cercamentos), entretanto, no Brasil o que se opera nesta constituição é a categoria “raça” como um fator-chave na organização do trabalho na América Latina. Este fato dialoga diretamente com os elementos teorizados por Lélia Gonzalez na construção do “Lugar do Negro” na sociedade como algo sempre atravessado por uma organização que não lhe é autônoma nem quando se está em situação de liberdade

como “homem trabalhador”. Este lugar de classe foi historicamente constituído, não apenas como exemplar das experiências de exploração da força de trabalho, mas como um elemento fundante da continuidade das práticas de herança colonial que constituem a própria classe trabalhadora no Brasil: o racismo.

Essa força de trabalho interna negra, portanto se sedimentou em ambientes precários na periferia dos centros urbanos uma vez que o custo de sua reprodução social não teve apoio das políticas governamentais, nem do setor privado, tampouco tinham capital para investir já que vinham de uma realidade campesina também marcada pela ausência de terras ou economia de subsistência, uma herança colonial da desagregação da Lei de Terras e apropriação por parte da burguesia branca em formação para a expansão de latifúndios.

O deslocamento para a periferia dos grandes centros urbanos [...] começava, desse modo, a inversão populacional entre campo e cidade (de acordo com o censo de 1980, a população urbana passou a constituir 67,57% do total). Graças a esse êxodo rural, as cidades não cresceram, mas “incharam” com o aumento do número de favelas e o surgimento desse novo personagem, o “boia-fria”, no cenário dos despossuídos deste país (Gonzalez, 2022, p. 19-20)

A autora continua e identifica que três lugares foram os principais na absorção deste mão-de-obra negra: 1) o setor automobilístico 2) o setor de construção imobiliária 3) o setor de serviços. Como Gonzalez fala também a partir da análise dos polos de desenvolvimento da época, sendo a força motriz principal os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, portanto, ela identifica o processo de industrialização como também um processo de especialização da força de trabalho. Todavia, como os trabalhadores negros eram recém-chegados expropriados de sua pequena propriedade rural ou já viviam em condições precárias sem conseguir atingir uma escolaridade exigida pelo mercado de trabalho vigente, as pessoas negras foram as que ocuparam estes cargos que não necessitavam de um alto nível de especialização/escolarização a priori

sua presença era pequena, por exemplo, num tipo de polo industrial como o do ABC Paulista, uma vez que o nível tecnológico das indústrias ali concentradas exigia um tipo de especialização que a maioria dos trabalhadores negros não possuía. Em suma, deslocando-se do campo para a cidade ou do Nordeste para o Sudeste e se concentrando num mercado de trabalho que não exige qualificação profissional, o trabalhador negro desconheceu os benefícios do ‘milagre’ (Gonzalez, p. 20-21, 2022)

Assim, em continuidade do seu pensamento

Outro grande escoadouro da mão de obra barata foi a prestação de serviços, também ali encontramos o trabalhador negro fortemente representado, sobretudo em atividades menos qualificadas, tais como limpeza urbana, serviços domésticos, correios, segurança, transportes urbanos e etc (Gonzalez, p. 20, 2022)

Estes trabalhos menos qualificados da mão-de-obra urbana se constituíram como uma maneira racializada de divisão social do trabalho ou de divisão racial do trabalho, sendo um aspecto que informa a redução do custo da força de trabalho (rebaixamento do custo de reprodução social) e da continuidade do mecanismo social que mantém essa divisão operante: o racismo. O processo de racialização no Brasil que se consolidaram na sociedade de classes utilizou-se do “lugar do negro” como um grupo socialmente marginalizado e excluído atribuindo-lhe um não-lugar dentro da lógica de reprodução do valor, ou seja, o negro é um elemento cindido que está “fora” da extensão do valor e é assim que se constitui como um mecanismo próprio da valoração na sociedade de classes, seja em termos econômicos, políticos ou culturais. Quando afirmo que o negro está “fora” não é que ele não existe, pelo contrário, ele só existe na sociedade de classes enquanto esta entidade valorativa de “fora”, como um “outro” mercadorizável, pois ser de dentro implicaria em uma repaginação da própria dinâmica do valor-trabalho, ou seja, necessitaria de uma revolução da forma de valoração ou uma nova divisão social do trabalho radicalmente diferente.

A partir daí, o sistema se beneficia com a manutenção de tais condições, na medida em que, desse modo, conserva à sua disposição a mão de obra mais barata possível. Isso porque a comunidade negra nada mais é que mão de obra de reserva, utilizável segundo as necessidades do sistema (Gonzalez, p. 23, 2022)

Gonzalez, posteriormente, comprehende também o papel da cultura na sociedade capitalista, mesmo que tenha sido apropriada pelos moldes de mercado, como um meio pelo qual o negro pode tanto se revalorar em termos de lugar social (contra o lugar socialmente imposto de exclusão/marginalização), mas também no sentido de reverberar na ótica da legitimidade entre as próprias pessoas negras em relação a articulações associativas e atividades exercidas e produzidas pelas pessoas negras.

Os quilombos, enquanto formações sociais alternativas, o movimento revolucionário dos malês, as irmandades (tipo Nossa Senhora do Rosário e São Benedito dos Homens Pretos), as sociedades de ajuda (como as Sociedades dos Desvalidos de Salvador), o candomblé, a participação em movimentos populares etc, constituíram-se em diferentes tipos de resposta ao regime escravista (Gonzalez, p. 25, 2022)

Gonzalez comprehends the place that these forms of resistance of the black community have managed to formulate the social condition necessary to the political organization of the class based on race (and vice-versa) and to also serve as a base for the construction of the ideological character of a revolutionary movement (Gonzalez, p. 30, 2022). With critical positions against assimilationism on the part of the Black Movement of the Brazilian Negro Front (1931) which sought an institutional approximation diluting in the hegemonic culture, Gonzalez understands the moment when they were inserted well into their needs, however, in the movement of the essays that follow, it is evidenced that the author's intention is, in reality, to reveal how these entities and black associations, and their criticisms and internal contradictions, created the conditions necessary for the consolidation of the Unified Negro Movement (MNU), of which she was an active participant, and who undertook a diagnostic of the Brazilian society based on the myth of racial democracy and ideology of racialization (Gonzalez, p. 68, 2022) and in the articulation between race-class-gender regarding the situation of men and black women.

Given the continuity of the understanding of the race category in Brazil, Lélia Gonzalez in *A Questão Negra no Brasil* resumes the question already explored by other Brazilian theorists on the Marxist Theory of Dependence (TMD) as Caio Prado Jr. in *Formação do Brasil Contemporâneo* (1946), Fernando Henrique Cardoso in *Dependência e Desenvolvimento da América Latina: ensaio de interpretação sociológica* (1969), but specifically dialoging with the concept of "desenvolvimento desigual e combinado". She identifies that the reproduction of previous productive forms (of previous modes of production) acts in the consolidation of capitalism as an economy dependent on "centres" of capitalists. In the author's own words:

A coexistência de diferentes processos de acumulação (o do capital comercial, o do capital industrial competitivo e o do capital monopolista) qualitativamente distintos determina, de um lado, a fixação da mão-de-obra (à terra, ao instrumento de trabalho, ao fundo de consumo à própria exploração) e, de outro, a satelização e a estabilidade no que se refere ao mercado de trabalho (Gonzalez, p. 183, 2020).

The intention of the anthropologist in retaking these debates is to situate where, from the perspective of the political economy, the black man inscribes in the capitalist society and, thus, she affirms that the relative superpopulation turns superfluous and transforms the society into a marginal mass, which is a result of the monopolistic accumulation process. This characterization follows in a) occupation of labor by competitive industrial capital b) refuge in

atividades do setor terciário c) desocupação d) a totalidade da força de trabalho submetida ao capital comercial (Gonzalez, p. 184, 2020).

Desta forma, a superprodução ao efetivar-se no aumento de atividade econômica e da troca de mercadorias também necessita de um aumento populacional, tanto no que tange a absorção da força de trabalho na esfera produtiva como na esfera do consumo, desta forma, Gonzalez entende que o aumento da população não acompanha as dimensões da produção da sociedade, também se configurando como uma população excedente, ou, superpopulação. A superpopulação se constitui como uma parcela das pessoas que não inseridas na centralidade da organização do trabalho capitalista e ocupam a posição de marginalidade como: a) exército industrial de reserva b) massa marginal. Entretanto, ela evita também apenas fazer uma análise economicista da condição da “massa marginal” e, portanto, propõe: “uma indagação mais ampla, dirigida às instâncias que, juntamente com a econômica, limitam objetivamente os diversos comportamentos possíveis dos atores; referimo-nos às instâncias política e ideológica” (Gonzalez, p. 184, 2020).

Para isso, ela evoca a noção de sistema de integração social (nível dos atores) e de integração dos sistemas sociais (níveis das partes do sistema total), pois uma estrutura se mantém de pé e funciona através da interdependência da parte dos sistemas que a compõe, mas como a interdependência opera como uma faca de dois-gumes, fazendo com que a própria dependência de um sistema se torne uma ameaça ao sistema total: as partes que o compõe, contraditoriamente, tendem a uma fragmentação relativa. Essa fragmentação quando se torna evidente ao ponto de ameaçar a dissolução da hegemonia das relações estruturais revela também a fragilidade da manutenção da própria dinâmica da estrutura social (2020, p. 185) mantida através de lugares de antagonismo, de classe e raça, mas também em função do tradicional/moderno, campo/cidade, por exemplo.

Desta forma, a autora abre o espaço para discutir os aspectos da reprodução ampliada das classes sociais, debate introduzido através da leitura que Carlos Hasenbalg faz de Poulantzas: de um lado a reprodução a estrutura de classe e de outro a produção dos atores sociais que se distribuem em lugares determinados. Assim, o racismo é um fenômeno que dispõe de maneira primária as pessoas não-brancas em um sistema de classes, organizando seus lugares sociais determinados.

Partindo deste pressuposto, Gonzalez afirma, portanto, que o legado que o sistema escravista deixa para a população negra é a divisão de periferia, seja num sentido geográfico ou num sentido de posição em formas “pré-capitalistas” de produção. Todavia, ela atenta para não incorrer no erro de concluir que, portanto, o racismo é uma forma “arcaica”, muito pelo

contrário, ele se reatualiza nas formas econômicas e políticas contemporâneas encontrando uma ‘eficácia estrutural’ (2020, p. 187). Destaca ela que o racismo

é um dos critérios de maior importância na articulação dos mecanismos de recrutamento para as posições na estrutura de classe e no sistema de estratificação social. Desnecessário dizer que a população negra, em termos de capitalismo monopolista, é que vai constituir, em sua grande maioria, a massa marginal crescente; em termos de capitalismo industrial competitivo (satelizado pelo setor hegemônico), ela se configura como exército industrial de reserva (Gonzalez, 2020, p. 187).

Elá continua para refletir sobre os efeitos da *plantation* e da mineração como fenômenos que tiveram maior impacto na estruturação das consequências negativas para a população negra, pois influenciaram na mestiçagem na população de negra liberta. Esses dois aspectos se vinculam aos processos de acumulação primitiva que se consolidaram com o ciclo do café e resultaram, no pós-abolição em uma dualidade estrutural na qual a população racializada como negra ocupava os polos marginalizados, as populações indígenas constituíram uma população que fora ruralizada e do outro a concentração de capital na mão dos burgueses brancos.

É somente no período de 1930 que a proletarização do negro se efetiva especificamente em São Paulo nos complexos industriários citados anteriormente e no setor de serviços, entretanto, do ponto de vista da educação ainda os dados são mais discrepantes, uma vez que quando comparado grupos de negros e brancos o incremento da renda pela educação não acompanha a trajetória da pessoa negra.

Sobre a questão da inserção da mulher negra na força de trabalho, Gonzalez em *Cultura, Etnicidade e trabalho: efeitos linguísticos e políticos da exploração da mulher* questiona a produção de dados técnicos e estatísticos sobre a força de trabalho feminina e negra no Brasil, sendo essa omissão uma parte do projeto colonial de reprodução das desigualdades. Mesmo assim, segundo dados do Censo de 1950, 90% das mulheres negras se encontravam na prestação de serviços pessoais, ou seja, aos trabalhos de reprodução social e de cuidados da burguesia branca (mas também da classe trabalhadora média e branca), ocupando os postos de empregada doméstica, babá, por exemplo, mas também no comércio informal como quitandeira e doceira. É no interior das famílias enquanto unidades de reprodução social da “força de trabalho” no capitalismo que se encontra o conflito entre trabalhadoras domésticas/patroas, demarcando não só uma questão de raça, mas também uma diferenciação específica em relação a mulher branca e afirma, portanto, que “a libertação da mulher branca tem sido feita às custas da exploração da mulher negra” (Gonzalez, 2020, p. 43).

Assim, verifica-se que a exclusão da mulher negra dentro da dinâmica da sociedade estratificada em classes acontece por meio de uma segmentação e de uma fixação de um lugar social demarcado como “doméstica” ou “mulata”, reforçando por um lado a submissão a reprodução social da força de trabalho e, de outro, da hiper-sexualização que as coloca como símbolo meramente sexual. Essa apropriação da imagem da mulher negra é, obviamente, uma evidência da supremacia branca na sociedade brasileira que tenta através de um mecanismo de denegação, negar a história do racismo através de uma folclorização estereotipada da mulher em expressões artísticas e culturais.

Este tipo de exploração sexual da mulher negra se articula a todo um processo de distorção, folclorização e comercialização da cultura negra brasileira. Que se pense no processo de apropriação das escolas de samba por parte da indústria turística, por exemplo, e no quanto isso, além do lucro, se traduz numa imagem internacional favorável para a ‘democracia racial brasileira’ (Gonzalez, 2020, p. 44)

Além disto, ela põe em diferença o status da mulher branca com a dupla jornada de trabalho em relação com a mulher negra que possui uma tripla jornada de trabalho, reforçando que para as mulheres negras a inserção no mercado de trabalho perpassa por outros impasses diferentes tanto dos homens negros e das mulheres brancas. Traz como exemplo também a exigência de Códigos de Conduta e Aparência adotados pelas empresas que tinham critérios estéticos e de apresentação baseados em um ideal de brancura que excluía mulheres negras da possibilidade de concorrência. Desta forma, estes mecanismos de estruturação do mercado de trabalho criam condições para a exclusão do lugar da mulher negra na sociedade de classes, ocupando a função de serviços domésticos, esta trabalhadora

antes de ir para o trabalho, tem que buscar água na bica comum da favela, preparar o mínimo de alimentação para os familiares, lavar, passar e distribuir as tarefas dos filhos mais velhos com os cuidados dos mais novos (as menina, de um modo geral, encarregam-se da casa e do cuidado dos irmãos mais novos). Após adiantar os serviços caseiros, dirige-se a casa da patroa, onde permanece durante todo o dia (Gonzalez, 2020, p. 59).

Agora já evidenciado a situação do mercado de trabalho da população negra, de homens e mulheres, partiremos para uma conceituação mais específica do “dispositivo da racialidade” a partir de Sueli Carneiro. Tentarei nas próximas linhas me debruçar sobre o entendimento da crítica do não-lugar da negritude brasileira em seus pressupostos filosóficos e políticos construídos pela lógica de produção ontológica do Outro ocidental como fundante da visão de mundo baseada na forma do valor capitalista – e na própria divisão social do trabalho. Depois, será conectado este lugar com uma potência de reafirmação de si e de um lugar comum no

mundo pela negação de tudo que está dado (sistema mundo neocolonial e suas ontologias) a fim evidenciar a necessidade da transformação deste mundo em um outro como um devir-negro no mundo. Por fim, trarei alguns exemplos históricos elencados tanto por Sueli Carneiro como por Lélia Gonzalez que evidenciam uma ruptura com o mundo neocolonial e sua determinação sobre a futuridade negra, reformulando um pensamento para uma práxis revolucionária.

4.5.2 Os “Outros” da Formação dos Brasis: epistemicídio, supremacia e mito

Sueli Carneiro outra importante teórica brasileira, filósofa e feminista negra que ficou conhecida pelos seu livro *Racismo, Sexismo e Desigualdade no Brasil* (2011), lança uma reedição de sua tese de doutorado em educação intitulada *Dispositivo da Racialidade: a construção do outro como não ser como fundamento do ser* (2023). Sueli Carneiro cresceu no bairro da Lapa e depois mudou para Vila Bonilha, um bairro na periferia de São Paulo, filha de primogênita de sete filhos de sua mãe, costureira que veio de Campinas e seu pai ferroviário que veio de Minas Gerais. Após terminar seus estudos primários, ela trabalhou por um tempo como auxiliar no Centro de Cultura e Arte Negra (CECAN), que foi onde teve seu primeiro contato com as pautas da luta antirracista e do movimento negro, mesmo ainda não estando organizada politicamente.

No CECAN foi onde conheceu sociólogos e sociólogas importantes que influenciaram a carreira na universidade como a Thereza Santos e Eduardo de Oliveira e Oliveira. Em 1973 entra no curso de Filosofia na USP formado majoritariamente por um alunato branco, neste momento também, apesar de não ser militante ativa do MNU como fora Lélia Gonzalez, viveu na mesma época e acompanhou a movimentação e organização política de perto, tendo como forte inspiração os discursos e posicionamentos da socióloga. Assim como Gonzalez, Sueli Carneiro era fortemente ativa nos movimentos feministas e movimentos negros, mais especificamente pautando a construção de um feminismo negro. Atuou na formação da primeira Delegacia da Mulher em 1985 e funda, junto com outras companheiras de luta, em 1988 o Geledés - Instituto da Mulher Negra, que serviu como um aporte para formulação de práticas políticas, culturais e jurídicas em relação as mulheres negras. Sua tese de doutorado em educação nasce depois de um forte envolvimento no movimento negro e feminista negro, depois de ter tentado algumas vezes realizar uma pós-graduação e ter desistido por barreiras acadêmicas derivadas do racismo institucional. Neste livro, Sueli estabelece um diálogo crítico com o campo da filosofia do conhecimento científico, não obstante, evidencia as bases

eurocêntricas e racistas nas quais estes saberes são produzidos ao mesmo tempo que fala a partir deles.

Elá começa seu livro *Dispositivo da racialidade* (derivado de sua tese) convocando o leitor para tensionar os lugares produtores de conhecimento universais que se baseiam no *Eu Hegemônico*, este diálogo de abertura é a condição inicial para que um encontro entre os lugares de subalternizado/hegemônico possa acontecer e elaborar um conhecimento diferente desta operação ontológica. Elá se apropria e busca falar na linguagem do dominante, mas não para reverenciá-lo, mas para localizá-lo como um produtor de Verdades que não são absolutas em si mesmas, mas que foram “absolutizadas” isto é, passaram por um processo de naturalização na qual o “Eu” torna-se espelho para pensar o Outro.

Dirijo-me a ti, Eu hegemônico, falando do lugar de ‘paradigma do Outro’, consciente de que é nele que estou inscrita por ti e para que, ‘graças’ a ele, expectativas se criaram em relação a mim. Estou ciente de que mesmo que tentando negá-las, elas podem se realizar, já que me encontro condicionada por uma ‘unidade histórica e pedagogicamente anterior’ da qual eu seria uma aplicação (Carneiro, 2023, p. 09)

Carneiro não somente desnaturaliza o lugar de dominação (Eu Hegemônico), mas também o lugar de subalternização (O Outro), uma vez que também é uma construção histórica para fixar determinados lugares sociais, expectativas e trajetórias dentro dos limites da cognoscência dominante.

Carneiro retoma, portanto, o conceito central de Michel Foucault que é o dispositivo, que nas palavras do próprio significa

Um conjunto decididamente heterogêneo que engloba discursos, instituições, organizações arquitetônicas, decisões regulamentares, leis, medidas administrativas, enunciados científicos, proposições filosóficas, morais, filantrópicas. Em suma, o dito e o não-dito são os elementos do dispositivo. O dispositivo é a rede que se pode estabelecer entre estes elementos (Foucault, 1976, p. 215 apud Carneiro, 2023, p. 27)

Assim, é possível compreender que a função do dispositivo é primariamente a de controle de uma sociedade na medida que coordena diversos aspectos das relações sociais através de uma organização do poder. Ao controlar estes elementos constituintes na demarcação do que se pode e do que não se pode ou em outras palavras, do normal e do patológico, se cria uma vinculação relacional entre estes termos da operação. O que Carneiro enfatiza é que ao controlar o normal/patológico, por exemplo, como analisa Foucault em a *História da Loucura*, criou-se até

então a loucura e também o seu oposto, o “normal” – os processos de normalização na verdade se ancoram em uma outrificação das características daqueles que foram excluídos da possibilidade de serem sujeitos de si mesmos. Assim, “o dispositivo instaura uma divisão que tem efeitos ontológicos, constituindo sujeitos através da enunciação sobre o Outro” (Carneiro, 2023, p. 28).

Assim, esta unidade relacional entre os termos da operação é o que constitui a matriz operante das práticas sociais, como se delas tudo derivasse, e construíssem essa forma de categorização do Outro: o Eu Hegemônico é humano, é móvel, é mutável, já o Outro não possui estatuto de humanidade completa, é fixo e imutável e é assim por não ser o Eu hegemônico. Essa forma, além de tudo, necessita de uma reprodução ampliada, pois é um mecanismo de inteligibilidade das relações sociais, assim, o Eu Hegemônico torna-se um ideal a ser replicado indefinidamente *ad infinitum*, mas também o Outro será dentro desta perspectiva para sempre um estranho.

Carneiro afirma que na constituição histórica da classe burguesa como ideal de ego seguiu-se não apenas por um dispositivo da sexualidade, mas acompanhou um dispositivo da racialidade que elencou os ideais de brancura como fundantes da ontologia da diferença baseada na raça. A cor da pele, os traços fenotípicos e étnicos foram então apropriados como demarcadores não apenas da diferença do Outro, mas como lugar de desigualdade e, portanto, o dispositivo da racialidade ao “demarcar a humanidade como sinônimo de brancura, irá redefinir as demais dimensões humanas e hierarquizá-las de acordo com a proximidade ou o distanciamento desse padrão” (Carneiro, 2023, p. 31-32).

Ainda, segundo a autora o nascimento do dispositivo da racialidade esteve vinculada aos processos de acumulação primitiva, das invasões coloniais, conquista e imperialismo após o século XV. Ela retoma a ideia de Charles Mills em *O Contrato Racial* para dar base histórica para a constituição do dispositivo de racialidade, pois esta forma implícita de associação entre a branquitude e o projeto de dominação imperial tinha como pressuposto o liberalismo político entre os iguais, apenas entre aqueles que tinham o direito à humanidade completa e eram sujeitos de direitos. A partir da dominação europeia se erige o tripé de “poder, saber e subjetividade informadas pela racialidade conformando novos sujeitos: homens, nativos, brancos e não brancos” (Carneiro, 2023, p. 34)

Assim, é do processo de dominação das Nações sobre povos e países não-europeus que emerge os sistemas de dominação racial, de gênero e de classe como um demarcador da constituição de si mesmos como uma unidade marcada pela ideologia da supremacia branca, entretanto, ocultados através dos processos de naturalização e outrificação. Desta forma,

Carneiro traz ao lado do dispositivo da sexualidade a racialidade como esse saber sobre o lugar do negro é construído através de uma rede de “práticas discursivas de diferenciação social segundo a racialidade, que permite a distinção social de cada indivíduo por discursos de raça produzidos no interior das relações de poder” (Carneiro, 2023, p. 39).

É a partir da constituição do “negro” como objeto de conhecimento científico e não como sujeito que se implica as dinâmicas do saber-poder, uma vez que é necessário conhecer e produzir um conhecimento sobre o Outro para controlar os seus lugares determinados na sociedade. Segundo Carneiro, é com Sílvio Romero em meados da crise e da abolição do sistema escravista em 1888 que o negro entra como “problema” da ciência nacional, pois como ele afirma “o negro não é só uma máquina econômica, ele é antes de tudo, e malgrado sua ignorância, um objeto da ciência”. Esse conhecimento sobre a formação de um campo de especialistas brancos sobre a “questão” da negritude reforçava o lugar de subalternização do negro e não o colocava como sujeito de sua própria história, o configurava como fruto de uma história marcada pelas relações de poder da racialidade, tal aspecto se concretiza no escopo do pensamento da autora como um epistemicídio, que seria uma de morte dos conhecimentos, culturas e formas autônomas de resistência das populações racializadas no Brasil. Para Carneiro, portanto, a ideologia central que molda a racialidade no Brasil é o “mito da democracia racial” (tratado também por Lélia Gonzalez), pois funciona como um atenuante dos conflitos raciais.

É nesse sentido que comprehendo que o dispositivo da racialidade é um fenômeno, sustentado pelo mito da democracia racial, que perpetua todos os lugares de subalternização das pessoas negras no Brasil, inclusive, nas relações de trabalho. Gostaria de trazer alguns pontos à tona quando Carneiro reforça que a primeira estratégia do dispositivo foi a transformação do negro como “máquina” para o desenvolvimento do Brasil e, após a abolição, servindo como mão-de-obra de estoque (ou massa marginal de acordo com Gonzalez) aos interesses econômicos. Este fato coloca a população negra como um elemento cindido da lógica de produção capitalista, mas ao mesmo tempo integrado como esse Outro, este fator é o que permite com que as mercadorias, as instituições e o Estado burguês se reproduzam na sua forma de exploração primordial a partir da invisibilização deste Outro, pois

a definição dos corpos e das parcelas da população adequados para suportar esse processo de desenvolvimento capitalista no momento da industrialização nascente irá determinar, no Brasil, os estoques raciais adequados para esta tarefa. As predisposições raciais definidas para cada grupo humanitário irão amparar essas escolhas. Os ajustamentos dos fenômenos de população se darão, de um lado, pela política imigratória [...] e de outro, pelo contrato racial

em que o embranquecimento é tanto um projeto estético e eugênico como uma estratégia de promoção de grupos raciais considerados adequados para sustentar o processo de modernização econômica (Carneiro, 2023, p. 65)

Compreendo, portanto, dentro deste aparato teórico que o dispositivo da racialidade organiza os lugares e posições nas relações sociais do mercado de trabalho que são demarcados por concepções que desde o início da constituição da história do Brasil aparecem como aspectos de uma divisão racial do *labor* que nega a humanidade das pessoas negras e as fixa em lugares determinados pelas redes de associações entre as instituições de dominação. Elucido meu ponto com o exemplo da separação ontológica entre o trabalho manual/intelectual, no qual o primeiro é visto como um trabalho braçal, pesado e de "baixa intelectualidade" que fora incidido sobre populações racializadas enquanto o outro como atributo de valoração e prestígio associado à branquitude. Dito de outra forma, a elite colonial branca e a posterior burguesia branca nos centros urbano-industriais produzem um tipo de conhecimento acerca da produção, sua administração e relações de troca que está intrinsecamente vinculado à confecção de um não-lugar que o sustenta: os ideólogos do liberalismo econômico *laissez-faire* estão a produzir não apenas uma divisão de classe, mas primariamente, uma perspectiva colonial do trabalho que associa a manualidade ao lugar do negro. Obviamente, esta concepção sobre o trabalho manual como algo intrinsecamente negativo ou como trabalho de menor valor moral é fruto de um corpo regimentado de conhecimento acerca do trabalho, dos estudos sobre as capacidades e técnicas de execução no qual as pessoas brancas em situação de supremacia estão excluídas, pois operam no campo da intelectualidade, produção do conhecimento e autoridade sobre o Outro. Quando Carneiro fala sobre epistemicídio e procura evidenciar o porquê que se tem poucos pretos(as) doutores(as) em História e atuantes nas instituições acadêmicas e, diria, em quaisquer outras áreas, ela está a evidenciar como este mecanismo primário do dispositivo da racialidade organiza as posições no campo das relações de trabalho a partir da atualização e manutenção da colonialidade do poder-saber.

O resultado disso é ainda, segundo dados do IGBE de 2021, a taxa de informalidade de pessoas ocupadas no Brasil é de 40,1% e desse total 90,4% da população é negra. Isto reflete diretamente quando analisamos quais as ocupações de trabalho que não possuem direitos básicos para a existência, por exemplo, nos catadores de materiais recicláveis que desde sua luta histórica até a criação da ANCAT (Associação Nacional de Catadores) em 2000 como órgão representativo no Brasil e da luta do Movimento Nacional de Catadores de Materiais Recicláveis (MNCR) que vem enfrentando dificuldades para disputar com a indústria da reciclagem e com os atravessadores. O trabalho com os resíduos sólidos é um trabalho com alto

índice de insalubridade tanto pelo tipo de material em contato com os trabalhadores tanto pelo tipo de atividade em si de catação, geralmente feita de maneira manual. A luta histórica destes trabalhadores para conseguirem condições plenas de “cidadania” é bastante recente evidencia uma face da biopolítica que atua como mecanismo principal de organização do trabalho através do racismo, se antes estes trabalhadores não possuam “cidadania” e sua conquista contemporânea, estavam situados em dimensões que favoreciam a política de morte da população negra, “o mecanismo de controle social dessa massa para a qual não há projeto de inclusão irão se inscrever no âmbito das tecnologias oriundas do biopoder por meio das quais os Estado exercitará o seu direito de matar ou de ‘deixar morrer’ (Carneiro, 2023, p. 82).

4.5.3 Os Carroceiros como Crítica

É importante ressaltar que apesar de todos estes aspectos levantados pelas autoras, que representam diagnósticos fidedignos da realidade brasileira, o movimento negro, o movimento feminista negro, de pessoas *queer* negras e a classe trabalhadora negra tem se organizado historicamente frente a violência do Estado e da supremacia branca criando formas alternativas que visavam destruir ou formular uma episteme que negasse o racismo como produtor de lugares sociais determinantes. Gonzalez ressalta a importância dos Quilombos no Brasil, especificamente do Quilombo dos Palmares que forneceu uma negação do regime de trabalho colonial na luta por uma sociedade mais justa e igualitária, essa história de resistência negra brasileira muitas vezes negadas ou subestimada pela historiografia nacional esconde um medo da potência da práxis revolucionária de organização política pela negação do mundo atual. Não somente a historiografia, mas uma parte dos movimentos classistas de esquerda também ainda operam dentro dos parâmetros eurocêntricos da história da luta de classes e até neste ponto procuram um *thelos* de um operariado fabril, como um tipo ideal de operário branco, urbano, masculino e cis-heterossexual, completamente distanciado da história concreta dos países de economia dependente marcados pelo imperialismo e colonização – diria até que distante do próprio movimento real das classes trabalhadoras europeias, uma vez que o comprometimento é mais com um ideal vinculado aos processos de modernização e desenvolvimento das forças produtivas.

Palmares foi uma república democrática, efetivamente uma das primeiras das Américas, criadas por pessoas negras auto-organizadas e isto mostra efetivamente o comprometimento e a capacidade política de construção de um mundo radicalmente diferente daquele que era vivenciado pela população negra da época. Assim, “os quilombos existiram em todo o país como a contrapartida, o modo de resistência organizada do povo negro contra a superexploração

de que era objeto” (Gonzalez, 2022, p. 51) e não somente neste aspecto, mas a população negra esteve na constituição e na luta contra o regime de dominação branca e colonial na Revolta dos Malês e em inúmeras greves como a de 1857 na Bahia, que teve participação massiva de carroceiros portuários e outros trabalhadores manuais. Além disto, na formação da cultura popular verdadeiramente vinculada as massas trabalhadoras como na resistência das Escolas de Samba, nas Associações de Cultura Popular, nos coletivos de mulheres negras na periferia como o Nzinga, na organização das trabalhadoras domésticas, ao exemplo de Laudelina de Campos Melo, no Movimento de Catadoras de Materiais Recicláveis e em todo os aspectos da sociedade brasileira.

Retomo este aspecto pois compartilho da visão de Gonzalez e Carneiro que uma das eficácia da ideologia da supremacia branca é a de negar a possibilidade de um futuro radicalmente diferente, é a de reproduzir *ad infinitum* os lugares de dominadores e dominados como naturais. Estas autoras, ao contestarem este aspecto em seus respectivos campos, na Ciências Sociais e na Filosofia, estão contestando uma forma ainda vigorante na academia brasileira de para a população negra, diante de tudo, só resta a assimilação aos valores, costumes e princípios da sociedade branca. Elas dizem que não e é reconhecendo, mas antes de tudo, reescrevendo a história que se abre brechas para pensar numa prática coletiva de transformação da sociedade brasileira e pela superação das estruturas de dominação capitalistas e coloniais de supremacia sustentadas pela branquitude.

Em relação a questão da análise do trabalho, evidencio que a sociologia tem se dedicado abundantemente aos estudos dos operários fabris, urbanos, aos sindicatos formais, as normas de trabalho regulamentadas com conselhos de classe, no tópico da informalidade como um desvio ou como falta de algo. Os trabalhadores brancos, principalmente migrantes europeus, tornaram-se um ideal de operário a ser buscado para fins da política do Estado burguês em sua absorção da força de trabalho adequadamente adaptada às relações de produção “modernizadas” e aquilo que não se encaixava na forma organização e resistência fora taxada de “vadiagem” ou de “marginais”. O próprio Clóvis Moura (2019) afirma que uma parte do movimento negro no pós-abolição estava preocupada em combater o mito da incapacidade do negro para o mercado de trabalho que vigorava na época, uma associação comumente feita pela burguesia emergente de que as pessoas negras e indígenas seriam “preguiçosas” ou “inaptas” ao trabalho assalariado. Compreende-se que estes trabalhadores foram, na verdade, estrategicamente alocados à marginalidade como forma de promover uma divisão do trabalho mais complexa nas relações capitalistas existentes, por exemplo, nos carroceiros do Rio de Janeiro como aponta Terra (2012) a especialização do trabalho levou cada vez mais a um

embranquecimento e uma proletarização da categoria, o racismo funcionou como um dispositivo que permitiu que migrantes brancos portugueses ocupassem as vagas que necessitavam de maior escolaridade e conhecimento técnico para a transição dos bondes de tração para elétricos, assim, houve um enegrecimento e subalternização dos carroceiros e cocheiros utilizando-se como fundamento a hierarquia entre intelectual/manual. Portanto, o legado histórico sobre os estudos da marginalidade e massa marginal apontados por Lélia Gonzalez são de efetiva aproximação da realidade concreta da população dos carroceiros, ao situarem a marginalidade como um fenômeno estrutural ligado as relações capitalistas de produção no qual ancoram-se no dispositivo da racialidade como um fator de organização da vida e do trabalho no mundo liberal-burguês.

O fato é que a maior parte dos trabalhadores do Brasil são negros e mulheres, também o tipo de trabalho é majoritariamente informal ou marginalizado, logo, tais aspectos necessitam estar iminentemente em pauta na sociologia do trabalho para compreender a relação entre a situação de dependência na América Latina, dos efeitos da atualização das instituições coloniais no pós-escravismo e da política imperialista da burguesia internacional dos centros capitalistas sob os países da periferia. Ainda, como bem pontua Carneiro, o mundo branco se impõe como universal e inescapável, entretanto, este mecanismo faz parte do discurso de naturalização das relações de poder que se reproduzem ao negarmos a própria potência da história negra de contestar e propor um novo mundo, se evidencia na recusa por parte da sociologia do trabalho, por exemplo, em compreender o Quilombo dos Palmares como uma das primeiras organizações progressistas contra um regime de trabalho cativo e como que tal aspecto se conecta muito mais com os movimentos de massas populares no Brasil do que, por exemplo, estudar mais uma vez as experiências europeias para reforçarmos um lugar de “falta” por não sermos tão revolucionários assim como os franceses - mais uma herança do pensamento da branquitude. Concluo, portanto, evidenciando que as experiências compartilhadas entre os países assim chamados “subdesenvolvidos”, como fez Gonzalez em sua prática política transnacional, possuem uma potência de rescrever a história dos oprimidos e explorados de Améfrica Ladina, reconectando os fios que foram deixados para serem esquecidos na cultura, na história e na ciência, podendo assim reconfigurar nossas utopias e imaginações do porvir.

5. OS ANIMAIS NAS CIÊNCIAS SOCIAIS E O ‘ANIMAL TURN’

Como explicado nos capítulos anteriores, os carroceiros estabelecem uma relação interespecífica com os equinos, isso significa que a categoria “*espécie*” precisa aparecer dentro do escopo desta pesquisa para dar conta de compreender a dinâmica deste grupo social e como que ela emerge nas Ciências Sociais em um dado momento histórico como relevante a ser estudada. Já explicada a sociogênese dos carroceiros a partir da história social, neste capítulo irei desenvolver a ideia de como que os estudos sobre animais afetaram os modelos explicativos nas Ciências Humanas e Sociais como críticas aos pressupostos antropocêntricos a partir de uma releitura dos animais como sujeitos de uma história apagada. Depois, tentarei conectar a história de alguns animais à humanos em sua conexão imbricada para desenvolver uma análise do que chamo aqui de “relação interespecífica” a partir dos estudos sobre o labor animal.

“*La especie no es frontera para la solidariedade obrera*” é o título de chamamento de um cartaz disponível no Facebook da página Frente de Resistencia Animal y de La Tierra (F.R.A.T) para os protestos do 1º de Maio que organizaram um bloco antiespecista pela libertação animal e revolução social em São José na Costa Rica em 2019 no dia internacional das trabalhadoras e trabalhadores. Apesar de recentes, os debates acadêmicos acerca do uso animais na indústria começaram a ser contestados a partir da década de 80 com a ascensão de movimentos dos direitos dos animais que reconfiguraram as relações humano-animal na queda do Estado de Bem-estar Social. As críticas giravam em torno do processo de constituição da pecuária extensiva que animais estavam submetidos ao regime veterinário-zootécnico de regulação de suas capacidades (re)produtivas para a intensa fabricação industrial de mercadorias no sistema capitalista. Recentemente, o uso de animais de testagem para trabalhos científicos e como ferramentas foi questionado pela esfera dos militantes abolicionistas pelos direitos dos animais em contraposição à posição dos bem-estaristas que tinham como vista apenas a melhoria condições de vida dos animais sem contestar os sistemas produtivos e políticos nos quais estavam inseridos. A ‘Virada Animal’ ou *Animal Turn* como foi denominado pela primeira vez por Sarah Franklin em uma Conferência de Estudos Culturais (Simmons & Armstrong, 2007) para redefinir o papel que animais passam a ocupar nas ciências humanas e sociais, consiste na reintrodução dos animais como participantes das relações sociais que outrora a sociologia clássica excluiu por reforçar a separação entre natureza e cultura, relegando os estudos dos animais para as ciências da natureza.

Ao longo das últimas duas décadas, as humanidades e as ciências sociais têm experienciado um fenômeno: a ‘virada animal’, comparável em importância com a ‘virada linguística’ que revolucionou as disciplinas humanidades e ciências sociais da metade do século XX em diante. [...] Pesquisadores dos estudos animalistas investigam os significados culturais, filosóficos, econômicos e sociais pelos quais humanos e animais interagem, além de práticas materiais - como o pastoreio, caça, ciência, companhia e assim por diante - modos significativos desta interação também acontecem no nível das artes, pensamento e da cultura popular. Isso acontece porque a ideia de humano - a maneira de como entendemos e experienciamos a nós mesmos como humanos - é vinculada e próxima da ideia de animal (Simmons & Armstrong, 2007, p. 01-02).

Este avanço da teorização acerca das relações humano/não-humano e do abandono da concepção cultura como artífice exclusivamente humano, tendo como princípio a exclusão da agência dos animais não-humanos na participação como sujeitos da sociedade, tiveram como fonte fortes críticas ao antropocentrismo como demarcador de uma cultura ocidental desencantada. Na antropologia, uma disciplina marcada pelo antropocentrismo, teve suas primeiras críticas feitas por Barbara Noske em *Humanos e Animais para Além das Fronteiras da Antropologia* (1989) e em *A Questão Animal na Antropologia: um comentário* (1993), em que ela argumenta que

A razão para isso [antropocentrismo] é a visão comum de que animais por si mesmos não tem nada a oferecer à ciência que se preocupa com o social e o cultural. Antropólogos e sociólogos assim como acadêmicos das humanidades geralmente assumem que a sociabilidade e a cultura não existem fora do império humano. Esse fenômeno é tido ser de exclusividade humana, uma visão que leva aos antropólogos e seus pares em um argumento circular de que animais por não serem humanos não podem ser seres sociais ou culturais (Noske, p. 186, 1993)

A autora ainda contesta ao dizer que os animais não são apenas objetos de estudo humanos, mas são sua “antítese” constitutiva ou o que fazem os “humanos serem humanos” (Noske, p. 187, 1993). Ela se opõe às ideias de “essencialismo biológico” que outrora fora aplicada em humanos para também os animais, assim, ela rejeita que o campo apropriado para os estudos dos animais seja a biologia, etologia ou zoologia. A antropóloga afirma que esse essencialismo é uma outra forma de determinismo biológico que tanto fora criticado pelas Ciências Sociais, mas que é assumido como definitivamente verdadeiro e destino final dos animais. Além disto, a chegada dos animais nas Ciências Sociais que não seja na forma de “objeto” é tida comumente como uma forma de “antropomorfismo”, como se fosse uma

projeção de características eminentemente humanas sobre os animais, mas para a autora não é possível afirmar com tanta precisão isso uma vez que a sociologia/antropologia se recusa a tomar os animais como sujeitos que interagem com humanos, logo, a resposta já está dada e não há demanda para investigação sociológica.

O campo de estudos, inclusive, começou a ser contestado pela própria antropologia/sociologia quando zoólogos começaram a recorrer para o método de observação participante e abordagens etnográficas para captar as realidades de relações interespécie vivenciadas em sociedade. Assim, a autora conclui que o antropocentrismo é uma outra forma de etnocentrismo (tanto criticada pelos antropólogos) que se baseia em um ponto de vista eminentemente humano da vida no mundo.

Um marco importantíssimo para os estudos dos animais nas Ciências Sociais, como bem apontou Simmons & Armstrong (2007), foi o impacto da “virada linguística” que tinha como base uma crítica aos modos discursivos de se fazer ciência que se baseiam na autoridade sobre o Outro, esta crítica reposicionou os discursos na produção de conhecimento produzido na alteridade - seja ele humano ou animal. Nas Ciências Sociais, a influência do pensamento de filósofos como Michel Foucault, Jacques Derrida, Félix Guattari e Gilles Deleuze e outros impactaram fortemente nesta reconstrução, além disto, a crítica da antropologia feminista já havia questionado a demasiada importância aos homens e o esquecimento das mulheres em diversos estudos etnográficos.

Oliveira (1995) identifica que os métodos que se aproximavam do naturalismo (com o intuito de fazer uma ciência rígida e racional) geraram uma crítica dentro das Ciências Sociais que, posteriormente, ocasionou um rejuvenescimento dos “modelos explicativos” na antropologia, em que poderiam se articular a concepção fenomenológica-hermenêutica com a nomológica ao ter como a norma não mais o “natural”, mas a linguística. Oliveira (1995) de certa forma concorda com o pensamento levantado pela antropóloga Sherry Ortner (1984; 2011), na qual a autora afirma que a crise na antropologia levou ao desenvolvimento de uma nova tendência voltada para a integração entre prática, agência e sistemas sociais.

A antropóloga Sherry Ortner é, de certa forma, uma das bases junto com diversas outras que desenvolveram uma crítica à cultura e ao androcentrismo nas Ciências Sociais, em seu texto *A Mulher está para o Homem assim como a Natureza para a Cultura* (1974), ela desenvolve sua argumentação de que

mulheres têm sido identificadas com - ou, se preferir, vistas como um símbolo de - algo que toda cultura desvaloriza, algo que toda cultura define como sendo

de uma ordem inferior de existência em si mesmo. Agora parece que há apenas uma única coisa que se encaixa nessa descrição e esta coisa é a “natureza” em seu sentido mais amplo. Toda cultura, ou, geralmente “a cultura”, está engajada em um processo de produção e sustentação de sistemas em formas significativas (símbolos, artefatos e etc) na qual a humanidade transcende os meios naturais de existência e os possui para seu propósito, controla-os em seu próprio interesse (Ortner, p. 72, 1974)

Segundo Segata & Lewgoy (2016) a apresentação do livro *Women, Culture, and Society* em 1974 na qual o artigo da Sherry Ortner está presente foi um marco para os estudos não só de gênero nas Ciências Sociais, mas também dos animais e da natureza, abrindo portas para antropologias não existentes até então. Diferentemente de Ortner, Gayle Rubin (1975) ao adotar uma perspectiva mais alinhada da psicanálise e do marxismo, não comprehende que as mulheres são oprimidas por causa de um atributo desvalorativo alinhado à natureza como pensava Ortner e muito menos que este seria universalmente aplicável em todas as culturas, Rubin comprehende que na verdade este é um argumento derivado da teorização da opressão das mulheres como oriundas do “tráfico de mulheres” defendido por Lévi-Strauss como base da formação da cultura. Apesar de Rubin concordar com a tese de Lévi-Strauss num sentido de diagnóstico, ela defende que o teórico deixou de lado diversas outras possibilidades de culturas não-ocidentais nas quais o sistema de sexo-gênero (categoria que utiliza ao invés de Patriarcado) são mais flexíveis, mutáveis e onde a homossexualidade/transexualidade não é um tabu, desta forma, o pressuposto da universalização da cultura teria como base na teoria levis-straussiana a naturalização da heterossexualidade como uma norma social, como um princípio que regula a troca sexual, o que para Rubin é contestável. Essa diferenciação entre Ortner e Rubin acontece porque para a primeira, a base dessa relação desigual seria a socialização feminina que associa a transcendência da cultura à natureza. Já para a última o “gênero” é um produto da divisão sexual do trabalho, ele não existe naturalmente, mas é instaurado através de uma repressão da bissexualidade/androginia originária pelo Complexo de Édipo (internalização do sistema de sexo-gênero e do parentesco heterossexual) instaurado pela cultura ocidental. Estas diferenças postulam um objetivo da transformação social para ambas na qual a primeira considera que os sistemas culturais podem ser mudados através da educação de massas no imaginário coletivo e das instituições, enquanto para a segunda o objetivo do feminismo seria uma revolução socialista das relações de parentesco para a superação do gênero e do matrimônio.

Anos depois, Ortner atualizou seu pensamento em *Fazendo o Gênero: a política e a erótica da cultura* (1996) com algumas ressalvas sobre seu pensamento entendendo suas limitações teóricas e abdicando da dicotomia funcional entre natureza/cultura, para ela “seu

interesse consiste muito mais em compreender as políticas que constroem tais ligações do que um paralelismo estático das categorias” (Ortner, p. 180, 1996). De todas as formas, as antropólogas feministas foram as primeiras a contestarem o papel da cultura androcêntrica na teoria social e de sua naturalização para o entendimento das relações de gênero e sexualidade, mas também das visões de mundo ocidentais. Os desdobramentos do pensamento social delas reverberaram em um novo fazer antropológico e sociológico que contestou as fronteiras entre natureza/cultura como ontologias rígidas, criando uma escola de pensamento sociológico feminista pós-humanista ou animalista pela associação ou contestação da relação entre mulheres-natureza. A maior proeminente delas, certamente, é Donna Haraway considerada importantíssima para os Estudos Animalistas, as Ciências Sociais, a Filosofia e a Biologia que, a partir do mesmo pressuposto de Ortner, mas partindo de um ponto de vista da crítica da pós-modernidade, populariza o conceito de “ciborgue” como uma tentativa de dar conta dos hibridismos entre natureza/cultura. Seu primeiro ensaio publicado na revista *Socialist Review* intitulado *Manifesto Ciborgue: ciência, tecnologia e feminismo-socialista no final do século XX* (1985), depois livro chamado *Visões Primatas: gênero, raça e natureza no mundo da ciência moderna* (1989), seguido de *Símios, Ciborgues e Mulheres: a reinvenção da natureza* (1991) assinala uma proposta de uma sociologia animal da economia política da natureza e traz uma proposta inovadora de um feminismo-socialista ciborgue. Além destes, recentemente suas duas obras *O Manifesto das Espécies Companheiras* (2003) e *Quando as Espécies se Encontram* (2008) que reconfiguraram o campo das Ciências Sociais e dos estudos das relações interespécie.

O pensamento de Haraway influenciou inúmeros filósofos, sociólogos e antropólogos, além dela, Tim Ingold organizou um livro *O Que é um Animal?* (1988) com um compêndio de artigos que colocou novas perguntas para a antropologia e sociologia para algo que parecia já muito bem “esclarecido”. O campo dos estudos sobre animais na sociologia surgiu como um desdobramento das sínteses dos estudos sobre meio ambiente, ecologia social e sociobiologia, uma tentativa de sair das teorias evolucionistas e dar uma conceitualização eminentemente cultural das relações ecológicas.

É importante ressaltar que há algumas leituras distintas e até mesmo conflitantes da situação dos animais em sistemas sociais contemporâneos, segundo Marco Maurizi (2007) uma que possui uma visão mais estrutural e crítica das relações capitalistas de produção que se subdivide em uma teoria ampliada da opressão total e outra de uma teoria de um marxismo humanista. Para Maurizi, além destas, há uma concepção mais culturalista que entende que o lugar social que os animais ocupam na sociedade é fruto de um *habitus* ou de um

comportamento psicológico atitudinal e outra que compreende a partir do conceito de comunidade ética-moral.

Entretanto, ainda o debate sobre o *labor animal* aparece dentro destas analíticas como uma consequência das relações capitalistas de produção que atingem os animais não-humanos uma vez que eles são apropriados pela lógica da mercadoria e transformados em ferramentas ou em produtos para finalidades humanas, assim, a libertação humana de uma determinada carga de trabalho é apresentada como possível devido a utilização do trabalho animal. Desta forma, a história das relações de trabalho não poderia, teoricamente, invisibilizar este aspecto relevante da constituição do trabalho como um todo.

5.1 Labor Animal como Crítica à Historiografia

No seu clássico artigo *Animais são parte da classe trabalhadora: um desafio para a história do trabalho* (2003) o historiador Jason Hribal em um movimento novo na historiografia após desenvolver sua tese de doutorado se assenta na ascensão dos debates das escolas da história social e antropologia das relações humanas e não-humanas para retomar o papel dos animais na lógica de produção capitalista, entendendo-os como um produto principal para o comércio internacional e como fonte de força de trabalho não remunerado (Hribal, 2003). A partir de estudos sobre história rural e da agricultura industrial tendo como base documentos, manuais, discursos dos donos de terras e burgueses, ele assume um posicionamento controverso para um campo de estudos antropocêntrico ao questionar em seu título se os animais são parte também da classe trabalhadora por estarem submetidos a um processo de mercadorização de suas capacidades biossociais produtivas assim como trabalhadores humanos. Para o autor, enquanto se criava a mercadoria humana “força de trabalho”, a mercadoria não-humana como “carne”, “gado” e seus derivados também eram criadas pelo mesmo processo de constituição de divisão socioespacial e técnica do trabalho. Nesse processo, os campos foram transformados em espaços produtivos de trabalho humano (principalmente escravizado), mas também animal exigindo um controle da vida classificada como “selvagem”. Assim, ele contesta a ideia de que os animais seriam “naturalmente” propriedade privada (fato já contestado por Marx, por exemplo), mas que também passaram por um processo sócio-histórico que os constituiram como tal.

Desde o século XVI, uma grande quantidade de animais têm sido colocados para trabalhar, eles têm produzido robustos lucros monetários e têm recebido de pouca a nenhuma recompensa ou reconhecimento pelos seus esforços. As

fazendas, fábricas, estradas, florestas e minas têm sido seus locais de produção. Nestes, eles têm produzido leite, carne e poder para os proprietários. E neles, também são remunerados (Hribal, p. 436, 2003).

O historiador analisa como que diversos animais foram transformados em múltiplas mercadorias no processo de revolução industrial e reorganização do espaço produtivo para agricultura, tornaram-se produtos consumíveis como mercadoria de produção industrial de carne como vacas e galinhas ou como força motriz, ao exemplo dos cavalos, ovelhas e burros. Estes últimos foram empregados a sua força motriz para os projetos da agricultura colonial conjuntamente com a mão de obra escravizada negra e indígena para aumentar a produtividade dos terrenos da indústria açucareira e de algodão

Por volta de 1680 ao menos 300 cavalos por ano foram transportados em navios de Boston para as Índias Orientais. Chegando lá, essas criaturas rapidamente descobriram que sua função principal era puxar as máquinas de moer cana-de-açúcar. Essas máquinas funcionavam colocando cana-de-açúcar nos moedores e, pela rotação que o cavalo proporcionava, a cana era puxada e amassada transformada em um líquido. Consistentemente uma raça específica de trabalhador - o cavalo de moer - foi desenvolvida unicamente para o trabalho no engenho (Hribal, p. 444, 2003).

As carroagens com cavalos eram bastantes frequentes no período colonial sendo que se tornara um artigo comum entre a elite da época para realizar seu transporte, além de desenvolver o cavalo de trote para passeios. Foram criados tratados de comportamentos que ensinavam técnicas de criação de cavalos, bastante utilizadas pela aristocracia, mas também pelos serviços do governo como correios. Basicamente todas as estradas foram construídas pensando no transporte por tração animal que ligavam o interior às cidades da capital a partir de inúmeras companhias de transportes tanto nos Estados Unidos como no Reino Unido.

No decorrer do século, o número de cavalos e mulas empregadas pelos negócios ingleses cresceu de cerca de 251.000 para 1.166.000. A quantidade de trabalho para famílias privadas (não-agrícolas) passou de 200.000 para 600.000. A figura de cocheiros em Londres cresceu de um para cada 1.000 pessoas (mesmo com o incremento da população) para um para cada 350 pessoas, o número de veículos de tração animal, ônibus metropolitanos foi de 376 para mais de 1.000 (Hribal, p. 447, 2003)

Para dar sentido a esta conexão entre o “trabalho” e o uso da “força animal”, Hribal retoma o que ele chama de processos de resistência animal não somente à domesticação, mas

também à forma capitalista de organização do trabalho que impunha uma especialização de seu corpo, assim, segundo o autor os animais se recusavam a trabalhar, mordiam e fugiam dos seus locais de trabalho sendo considerados “perigosos” pelos seus proprietários. Foram, portanto, afetados por uma tentativa de controle arquitetônico e zootécnico a partir de castração, debicamentos, dechiframentos com o intuito de amansá-los à produção. Hribal retoma a noção de resistência para dar base à noção de “agência” em seu próximo artigo onde debate o conceito para sustentar a ideia de “classe trabalhadora compartilhada”. Ele retoma os ideais anarquistas de Proudhon para defender que o reconhecimento dos animais como sujeitos de valores a partir da conexão entre as espécies advém da luta pelos direitos dos animais na democracia. As ideias de Hribal podem ser resumidas como parte integrante da teoria da opressão total que vê o sistema capitalista como produtor de uma opressão em comum a todos os seres humanos e natureza, logo, para abolir a opressão de um teria necessariamente que abolir todas as outras opressões. Ele afirma: “podemos pensar em outros que operam sob circunstância similares: humanos escravizados, crianças, trabalhadoras domésticas, trabalhadoras sexuais, para listar alguns. O fator básico é que cavalos, vacas ou galinhas trabalharam e continuam a trabalhar sob o mesmo sistema capitalista que os humanos” (Hribal, p. 436, 2003). É uma tentativa de inserir os animais dentro da comunidade moral da análise socialista, digamos assim, para que eles sejam reconhecidos pelos humanos como também sujeitos de direitos da libertação de uma opressão ocasionada pela exploração do capital. Nas palavras do próprio, ao retomar o pensamento de Pitágoras, um grande defensor dos direitos dos animais no qual o reconhecimento destes como sujeitos morais apresenta-se em seu pressuposto filosófico:

A maior parte dos pós-pitagóricos e reformistas viam que a exploração socioeconômica era sistemática - isso significa que, humanos e outros animais estavam interconectados sob o mesmo sistema e, portanto, reformar ou abolir a exploração de um necessitava ser feita a partir da outra também (Hribal, p. 452, 2003).

Este pensamento vai ser mais desenvolvido ao se filiar o pensamento anarquista da teoria da opressão total e criticar a concepção do humanismo marxista que considera danoso para o reconhecimento dos animais não-humanos no seu artigo *Animais, Agência e Classe: escrevendo a história dos animais desde baixo* (2007). Hribal contesta desde seu primeiro artigo a concepção paternalista sobre os animais de que eles seriam seres incapazes de reagir ou de se organizarem contra uma situação que são submetidos e para tal retoma ao fato que aconteceu com um conservacionista de museu chamado Hornaday revisitando seus diários, em que ele descobriu que os campesinos tinham perspectivas distintas acerca dos animais: enquanto ele via

os animais unicamente como propriedade, bens de troca ou de exibição, os campesinos tinham uma relação além de trabalho, um afeto, davam nome e fazia parte do cotidiano e das festividades religiosas (Hribal, 2007). Hribal assume, portanto, que há duas perspectivas nesse caso, uma hegemônica dos “de cima” que vê os animais unicamente como propriedade e para usufruto humano e outra como “de baixo” no qual os animais faziam parte da vida cotidiana das pessoas, dos ritos como na festa do 1º de Maio e Colheitas e das relações sociais de troca.

Durante o Primeiro de Maio ou a Colheita, burros junto com vacas, cavalos e bois foram adornados com flores e guirlandas. A vida do animal tinha um valor separado e fora da produção e reprodução. Jesus uma vez andou nas costas de um burro. Os burros eram tanto integrados como membros ativos do *habitus* Irlandês. Isso é uma perspectiva dos de baixo (Hribal, p. 101, 2007).

Assim, Hribal critica alguns teóricos que se apropriaram da “história vista de baixo” (influência do historiador Edward Thompson) para formularem uma “teoria dos de baixo” a partir de uma concepção generalista e o fizeram, segundo ele, de maneira equivocada como o caso da historiadora Erica Fudge em *A Explosão da Mão-Esquerda: escrevendo uma história dos animais* (2002). Para ele, a “história dos de baixo não é uma teoria. É uma metodologia ou uma forma de análise que pode ser aplicada aos estudos de grupos historicamente sub-representados. Seu foco principal consiste em dois fatores interconectados: agência e classe” (Hribal, p. 102, 2007). O conceito de agência para o autor consiste na “possibilidade de influenciar sua própria vida” e o de classe “na relação entre personagens históricos” (Hribal, p. 102, 2007) que são antagônicos.

O autor cita alguns estudos historiográficos sobre representação dos animais e contesta a caracterização dos animais como meras vítimas da exploração humana sem assumir nenhum papel na história. Para o autor, ler os animais apenas como objetos da ação humana é uma forma paternalista de pensar e não os reinsere como agentes participantes de uma historiografia coletiva como atores sociais, reforçando o caráter de um “papel” que os animais assumem na história e como isso se conecta com sua noção de agência.

Assim, o problema principal é que ao estudar a história dos animais, por exemplo, como a história do uso que os humanos fizeram dos animais é uma perspectiva da história vista de cima, ainda mais em uma sociedade de classes onde as desigualdades de representação da classe trabalhadora entre humanos possibilitam uma dominação. Ou seja, a citar um exemplo, estudar a história dos cavalos como animais de carga é estudar a partir da perspectiva das empresas de carruagens e não da perspectiva “dos de baixo” que seria dos trabalhadores de carruagens e dos próprios cavalos como ativos no processo social.

Sobre os estudos que tendem a objetificar os animais, ele diz:

[Nos estudos] os animais são ciborgues ou máquinas-vivas. Os cavalos, vacas ou galinhas tiveram que trabalhar muito, resistiram ao tempo e produziram energia, leite e carne; mas não se é demonstrado como que cavalos, vacas ou galinhas foram trabalhadores que moldaram sua própria densidade e tornaram-se parte da classe trabalhadora. Os animais devem ser teorizados como atores, mas eles não parecem ser atores pois aparecem como ferramentas ou formas de tecnologia que tem, ao longo dos séculos, sido manipulada por humanos (Hribal, p. 102, 2007)

Hribal ainda contesta que não só nos estudos da história dos animais (que aparece como história do uso pelos humanos) que eles são marcados por uma perspectiva sem agência, mas também no próprio seio dos estudos dos direitos dos animais. O pensamento do autor é, apesar de se basear nos estudos historiográficos, eminentemente antropológico ao compreender que as relações entre humanos/não-humanos são baseadas na negociação cultural das fronteiras interespécies. A noção de negociação aparece como uma forma de conectar a situação de classe com a agência dos animais, mas também como “prova” cabal que os animais têm agência nas relações sociais pela dedução lógica de que se caso eles não tivessem, os humanos poderiam fazer absolutamente tudo ou literalmente o que quisessem, mas a história dos de baixo mostra o contrário: que os animais resistem.

Burros têm ignorado comandos. Mulas têm arrastado seus cascos. Bois têm se recusado a trabalhar. Cavalos têm quebrado equipamentos. Galinhas têm bicado as mãos das pessoas. Vacas têm quebrado os dentes de seus fazendeiros. Porcos têm fugido do chiqueiro. Cachorros têm roubado mais comida. Ovelhas têm pulado a cerca. Ademais, todos estes atos de resistência foram completamente reconhecidos pelos fazendeiros, proprietários, comandantes, supervisores ou gestores como são: *atos de resistência* (Hribal, p. 103, 2007)

Para o autor, a partir disso foi se desenvolvendo uma dicotomia entre animais “domados” *versus* “selvagens” sendo estes últimos criminalizados, assassinados ou excluídos do contato humano. O autor em determinado momento do texto dá uma ênfase ao processo de urbanização e na utilização dos animais de tração, especificamente cavalos. É de interesse da minha pesquisa, portanto, o aspecto também relativo a estes animais e seus usos no transporte de cargas e de pessoas ou como força motriz. Assim, ele diz que os cavalos e as mulas eram bastante utilizados para os transportes nas cidades, sendo considerado um animal-proletário, ou seja, de trabalho. A intensificação do uso de cavalos e mulas como animais para tração chegou

a ultrapassar o número de 35 milhões em toda a América do Norte (Hribal, 2007) bem como o aumento da intensidade de atividades laborais, assim, a vida média dos cavalos reduziu bastante e ocasionou mobilizações principalmente dos principiantes movimentos dos direitos dos animais e de comunidades que adotavam a política vegetariana.

Segundo ele, o movimento vegetariano e dos direitos dos animais tem uma conexão com o renascimento de um neopitagorismo, da apropriação da filosofia de Pitágoras na Europa e nos Estados Unidos por grupos diversos para pensar os animais como sujeitos morais. Além disto, o autor afirma que a luta por reconhecimento dos direitos dos animais esteve vinculada ao desenvolvimento dos direitos da classe trabalhadora que identificava a partir da “rejeição da propriedade privada, das leis morais dominantes e do Estado” (Hribal, p. 106, 2007) uma vinculação entre ambos. Ainda, ele diz que o processo de identificação dos animais como classe trabalhadora foi fruto de um fenômeno coletivo maior de constituição da classe, entretanto, como o próprio Hribal defende que este movimento estava vinculado a uma classe média intelectualizada que disseminavam a ideia de igualdade e fraternidade.

A classe média propôs reformas legais para a inclusão dos animais dentro das leis, principalmente com a ascensão da Sociedade Vegetariana que surgiu em 1847 na Inglaterra, sendo os direitos dos animais de tração (cavalos e mulas) os mais visados para a transformação no parlamento:

As primeiras leis inglesas conquistaram direitos aos cavalos, seguidos dos gados, foram criadas em 1822. Essas leis requeriam dos empregadores, sob pena de multa, a prover mais hospitalidade, segurança e higiene nas condições de seus trabalhadores animais. Além disto, essas organizações instituíram uma variedade de campanhas para os animais-proletários durante o século XIX e XX, a mais bem sucedida campanha para proteger os direitos dos cavalos e mulas. Fontes públicas de água, por exemplo, foram espalhadas pelas ruas da cidade para os cavalos-trabalhadores, hospitais e serviços de ambulância provendo cuidados de saúde e transporte para mulas machucadas. Abrigo, comida, água, todas as facetas das condições de trabalho e ainda saúde e bem-estar dos animais veio a ser monitorado de algo mensal para semanal até diariamente (Hribal, p. 107, 2007).

Ainda, ele revela que a combinação de animais de tração, Estado e trabalhadores humanos em interação foi o que promoveu a substituição da força motriz animal pela força à vapor, dando fim aos processos de negociação das relações humano/não-humano. Ele afirma que esse fim das negociações pela substituição não significa necessariamente algo positivo, apenas que houve uma transformação das relações sociais e da maneira de interação, uma vez que a maior parte dos animais, por exemplo, continuou sendo vendida no mercado global.

Em seu último artigo “*Os animais são parte da classe trabalhadora revisitado*” (2012), Hribal responde às críticas principalmente dos marxistas a sua concepção de trabalho e sua análise histórica, voltando para estudos recentes da antropologia como os de Donna Haraway em *Quando as Espécies se Encontram* (2007). Hribal retoma o debate da economia política de Adam Smith e de Karl Marx para compreender a relação dos animais no capitalismo, sendo que para o primeiro os animais poderiam ser compreendidos como trabalhadores que geraram mais-valia. Para Marx, isso não aconteceria já que o processo de trabalho necessita de intencionalidade e animais não-humanos não realizariam trabalho intencional, mas instintivo ou evolutivo. Entendo que a leitura que Hribal faz de Marx é bastante empobrecida, parte da escola da teoria da opressão total faz uma leitura anarquizante que se baseia em uma teoria implícita do reconhecimento político, assim, o historiador faz parecer que Marx não acreditava que os animais eram parte da classe trabalhadora ou que para Marx eles não trabalhavam porque simplesmente era uma concepção antropocêntrica, ou seja, porque tinha uma perspectiva baseada no excepcionalismo humano.

Hribal não consegue compreender o marxismo como humanismo revolucionário (ou anti-humanismo burguês) e ainda se baseia em uma noção pouco elaborada acerca da categoria humano, penso que isso acontece pela sua ênfase dualista e funcional entre humano/animal e pouco dialética como propõe Maurizi (2012), por ora, é necessário frisar as limitações teóricas de Hribal sobre seu entendimento do conceito de “trabalho” como relação total. No final de seu artigo, ele adere a teoria do ator-rede do antropólogo Bruno Latour para conectar à ideia de animais como “biotecnologias” proposta por Donna Haraway. Haraway também discordava do uso de “classe trabalhadora” para se referir aos animais, preferia compreender a partir da noção de uma atividade relacional entre humanos/não-humanos e menos no sentido que se dá à classe. Ela concorda que às transformações tecnológicas se fundiram com a biologia para o controle da vida, formando seres híbridos e ciborgues, ofuscando ainda mais a separação entre humano/animal que outrora fora tão nítida.

Ainda, Hribal comete um erro particularmente grave em sua historiografia ao não considerar que a maior parte dos processos de trabalho que ele cita como pertencentes aos animais eram feitos também por seres humanos escravizados e animalizados. Por exemplo, como já citado anteriormente por Kowarick (2016) e Lago (2014), a economia colonial dos países colonizados foi sustentada por meio de trabalho escravo de pessoas negras e indígenas, principalmente na dinâmica da senzala-engenho como espaços de reprodução e produção de mercadorias para a metrópole. Esses trabalhos no engenho ou nas cidades recém-formadas eram executados por via da coordenação de pessoas escravizadas, majoritariamente negras, por mais

que utilizassem força motriz animal. Hribal parece desconsiderar as dinâmicas destes mesmos trabalhos que analisa na Europa e do movimento dos direitos dos animais, como que em alguns casos os movimentos pró-animalistas chegaram primeiro do que o movimento abolicionista, por exemplo, enquanto mantinham trabalho escravizado humano em suas colônias. Além de desconsiderar que os trabalhadores humanos ficaram de fora da comunidade moral burguesa europeia, também não leva em conta como que os animais foram apropriados e substituídos por máquinas em alguns casos como via de um projeto desenvolvimentista da expansão capitalista e menos porque a burguesia considerava-os como “sujeitos” de direitos. Tal fato foi analisado por Kowarick no Brasil sobre a substituição do tipo de transporte de tração animal para a expansão de capital e interiorização da produção, emergindo da necessidade da modernização dos transportes, como foi o caso da implantação das ferrovias e não por ocasião do movimento pelos direitos dos animais.

Além disto, Hribal ao reproduzir certa dicotomia entre humanos/animais superenfatiza os animais como se fossem sujeitos de uma história autônoma e não de uma história conectada socialmente com os trabalhadores - há uma busca por autonomia dos animais diante de sua própria condição histórica que mais invisibiliza dinâmicas de trabalho cooperativos entre humanos e não-humanos do que esclarece. Concordo com o fato de que a história dos animais está conectada com a história da classe trabalhadora, mesmo que não compreenda os animais como parte da classe trabalhadora em si, mas que os processos de divisão socioespacial do trabalho impactaram a constituição daqueles marcados como “Outros” mercadorizáveis como trabalhadores e a natureza. Por fim, um ponto principal da teoria de Hribal é que ele também desconsidera que trabalhadores humanos na condição de escravizados eram animalizados e também eram considerados não-humanos pelo sistema racista e colonial, ou seja, a partir das dinâmicas do próprio trabalho há uma tendência intrínseca à animalização ou deterioração das relações sociais utilizando-se como justificativa uma categoria de “animal” ontologicamente negativa (ou seja, especista) como objeto de domínio da razão civilizatória capitalista ocidental ao mesmo tempo que o “humano” era aplicado apenas para alguns sujeitos do direito burguês: homens brancos e proprietários.

Hribal insiste que o único motivo pelo qual “trabalho” não se aplica a animais não-humanos é devido a uma separação radical entre humano/animal que só seria resolvida por via de uma mudança na cultura que borraria ou mesclaria ambos, sendo assim, no mundo contemporâneo seu debate sobre fazer parte da classe trabalhadora já não faz mais sentido, pois a própria noção de classe teria se desfeito também para os humanos. Evidentemente, este debate emergiu com maior afinco nos estudos do direito animal e na historiografia, portanto,

trabalharei algumas outras perspectivas no decorrer das páginas seguintes para complexificar ainda mais tal questão.

5.2 Zoópolis: cidadania e reconhecimento jurídico animal

O conceito de “trabalho animal” sempre foi controverso dentro dos debates políticos entre bem-estaristas, aqueles considerados reformistas das relações entre animais humano/não-humanos, e os abolicionistas, considerados mais radicais que visam abolir a exploração e opressão animal. Dentro de cada vertente da filosofia política do direito dos animais, entretanto, há perspectivas mais liberais, outras mais socialistas e anarquistas, outras mais institucionalistas, todavia, pouco tem sido aprofundado sobre as relações interespécie em sua solidariedade e cooperação, as nuances deste tipo de interação e quais os ganhos para ambos os humanos e os animais neste processo. Neste tópico retornarei à teoria política dos direitos dos animais como crítica à filosofia da ética, demonstrando sua relação com o reconhecimento jurídico dos animais como “pessoas” e, posteriormente, me debruçarei sobre os desdobramentos dessa teoria para o conceito de “justiça interespécie” da Kendra Coulter (2016) nos próximos tópicos como uma prática socialista que pode ser útil para se pensar as relações de interação humano-animal sem cair em uma dicotomia simplista, caminharei junto ao direito mas também contra ele.

A dupla de autores Donaldson & Kymlicka ganharam notoriedade ao publicar seu livro *Zoópolis: uma teoria política dos direitos dos animais* (2011) e nesta obra os autores se dedicam a realizar uma passagem da abordagem da filosofia dos direitos dos animais centrada no campo da ética para o campo da teoria política. Os autores se revelam contra a ideia utilitarista de que cada indivíduo possui um direito baseado na sua capacidade de contribuição na sociedade, o que implicaria dizer que algumas pessoas que contribuem menos não possuem determinados direitos e, portanto, voltam para o conceito de “direitos invioláveis” para sustentar a ideia de que seres humanos possuem alguns direitos universais independentemente de sua capacidade de atuação na sociedade ou contribuição. A proposta é replicar este estatuto jurídico para os animais a partir de caracterizações próprias de sua espécie utilizando-se da expansão lógica do debate que Francione (2008) faz ao caracterizar animais como *pessoas* em contraposição à conceitualização de que animais teriam apenas um *self*. Para os autores, a distinção entre *pessoalidade* e *selfhood* é passível de muitas críticas (Donaldson & Kymlicka, 2008), desta forma os autores descartam esse debate para o que pensam ser mais relevante do que a caracterização de atributos de reconhecimento intrínsecos como um *check-list* diante do outro

e partem para o conceito de “reconhecimento intersubjetivo” que envolve uma ética do cuidado com os direitos invioláveis: “animais têm direitos invioláveis em virtude de sua capacidade de senciência e *selfhood*, o fato de que eles têm uma experiência subjetiva do mundo” (Donaldson & Kymlicka, p. 31, 2008).

Entretanto, para solucionar as críticas de que estariam atribuindo elementos superficiais aos animais os autores atentam ainda que precisamos ter cuidado ao empatizar demais com os animais e projetar atributos humanos neles, ou o contrário, desempatizar demais e acabar reforçar uma linha tão rígida e distante que reforce uma mitologia de separação. Assim, eles reforçam que a intersubjetividade só pode ser criada na relação com os outros animais, nós (humanos) somos assim e os outros animais são do jeito que são porque nos relacionamos entre si a partir de pontos subjetivos distintos, mas que se conectam a partir do encontro (obviamente, nem sempre os encontros são igualitários ou harmônicos) e podemos reconhecer características devido a capacidade compartilhada dos animais serem seres sencientes. A partir disso, pensando nesse reconhecimento político, eles desenvolvem uma teoria da cidadania que se baseia na divisão entre cidadão/estrangeiro, onde o direito à cidadania se baseia na comunidade moral específica que regula os laços de pertencimento local enquanto que os estrangeiros se baseiam num direito universal inviolável. Por exemplo, os direitos dos cidadãos não poderiam violar direitos de pessoas “estrangeiras” apenas por não fazerem parte da comunidade cidadã local. Esse pressuposto filosófico se sustenta na ideia dos autores de que as fronteiras são formas naturais de regulação humana e que o que é preciso fazer é disputar uma inserção democrática no direito à participação nas atividades cidadãs, a citar:

existem bons motivos do porquê humanos têm se organizado em distintas comunidades políticas que regulam sua participação como membros do grupo. Isto é, por razões pragmáticas. Práticas de autorregulação democrática são formas mais fáceis de sustentar contextos onde pessoas veem a si mesmas como co-nacionais com um senso comum de língua nacional e adesão a um território compartilhado, ao invés de meros viajantes que momentaneamente residem aqui ou ali. Democracia e Estado de bem-estar social requer altos níveis de confiança, solidariedade e compreensão mútua que pode ser difícil sustentar em um mundo sem fronteiras que renuncia seu senso de limites e cidadania política intrínseca (Donaldson & Kymlicka, p. 53, 2008)

Assim, para os autores o senso cosmopolita de pertencimento a uma comunidade nacional é o que permite a adesão de grupos a determinados fatores morais de regulação de seu reconhecimento, em outras palavras, participar de um território, falar uma língua nativa comum dá corpo e existência ao ser. Assim, eles defendem que (Donaldson & Kymlicka, 2008, p. 54) os animais são vistos pela comunidade humana, a depender do seu tipo como “co-cidadãos” ao

exemplo dos pets, “visitantes temporários” ao exemplo de espécies invasoras e outros como “residentes em seus próprios territórios” como as espécies selvagens. Para os autores, “nós podemos pensar em cidadania em pelo menos três diferentes funções na teoria política que podemos classificar como direito à nacionalidade, soberania popular e agência política democrática” (Donaldson & Kymlicka, p. 55, 2008).

Os autores também contestam a ideia de que os animais não poderiam ter cidadania por não poderem exercer uma “agência política democrática” que seria a capacidade de atuar no processo eleitoral e participação no debate público, candidatar-se e direitos políticos no geral. Para eles, não poderíamos contestar a cidadania dos animais por causa unicamente deste aspecto porque assim estaríamos negando a cidadania a crianças ou pessoas que não podem exercer função política por quaisquer circunstâncias, muito menos a capacidade de exercer o direito uma vez que há pessoas com deficiências que não conseguirão exercê-la. Assim, não se pode adotar também um modelo “paternalista” de cidadania na qual as pessoas são simplesmente excluídas e atendidas por outras pessoas em seu lugar, mas de criar capacidade e autonomia para que seus desejos e subjetividades sejam reconhecidos pela comunidade política da qual fazem parte. Há uma extensão do compartilhamento da agência entre pessoas com deficiência e animais segundo os autores, no qual ambos bebem da mesma crítica ao exercício da cidadania como um atributo que se “possui”:

entrar nas relações de cidadania é, ao menos em parte, entrar nas relações que envolvem facilitar a agência para os nossos co-cidadãos em todos os estágios do curso de suas vidas e em todos os níveis mentais de competência. Esse novo campo abriu uma importante possibilidade para cidadania entre pessoas com deficiência, mas nós acreditamos que igualmente abre possibilidades para cidadania nos animais, pelo menos para aqueles (domesticados) com qual vivemos em proximidade e àqueles que se tornaram dependentes de nós por via da domesticação (Donaldson & Kymlicka, p. 60, 2008).

Portanto, há uma indissociabilidade entre a cidadania e a territorialidade, pois a primeira é vinculada e produzida pelos vínculos de pertencimento à segunda, que por sua vez se organiza através de uma comunidade política que capacita a “agência”. Ainda, eles veem que nem todos os animais deveriam ser considerados como co-cidadãos da comunidade política humana, ou seja, participantes na construção de nacionalidade, alguns deveriam ser considerados cidadãos em seus próprios termos e territórios, como os animais selvagens. Ao mesmo tempo, não se deveria deixar os animais selvagens sem alguma regulação política, uma vez que ainda sim são afetados por atitudes humanas como degradação ou poluição de seus habitats naturais, por exemplo. A teoria clássica dos direitos dos animais, segundo Donaldson e Kymlicka, acredita

que os animais majoritariamente nas relações humano/animais ficam relegados a sofrerem ações e pouco se deu a devida importância para as formas que os animais moldam as relações com os humanos a partir de suas interações.

Para isso, os autores retomam a noção de “espaço” para reconfigurar a agência, demonstrando como que a capacidade de dependência/independência dos animais reside no quanto eles foram domesticados e o quanto são regulados pelo seu pertencimento a um território geralmente “urbano/cultural”, como também “rural/selvagem”. Eles destacam que os animais constantemente estão disputando território com os espaços humanos e, ao mesmo tempo, os espaços humanizados são geralmente híbridos com diversas espécies de animais que convivem nas áreas urbanizadas. Assim, a noção de espaço é figurativa, isto é, funciona como uma metáfora concreta das relações de modernização e da separação mítica que necessita operar para manter dois mundos “separados” funcionando e organizando. Essa separação mítica negligencia que o processo de domesticação dos animais ocasionou uma dependência deles à comunidade humana, em termos antropológicos, um processo de aculturação.

Em virtude do papel que humanos têm exercido em trazer esses animais para a sociedade humana, em reproduzi-los para se adaptarem a sociedade humana e excluindo outras alternativas, nós devemos aceitar que os animais domesticados agora são membros da nossa sociedade. Eles pertencem aqui e devem ser vistos como co-membros de uma comunidade política compartilhada entre humanos-animais (Donaldson & Kymlicka, p. 74, 2008)

É importante ressaltar que os autores, apesar de reconhecerem o papel da domesticação dos animais como algo negativo no sentido de criar dependência dos animais às comunidades humanas, não os levam a defenderem uma perspectiva “extincionista/abolicionista” como defende Francione, ou seja, que acredita que a única solução para o problema da interação entre animais domesticados e humanos seja a abolição gradativa dos animais domesticados e a proibição do contato entre humanos-animais. Os autores não concordam com essa proibição, pois acreditam que é impossível criar uma sociedade estéril da relação entre humanos-animais.

Assim, os autores criticam Francione pois segundo eles, o filósofo aceita que após o processo de domesticação a dependência dos animais tornou-se parte do seu ser inherentemente ou ontologicamente, negando qualquer capacidade de agência ou de transformação dos animais, como se tivessem parado no tempo. Os abolicionistas/extincionistas acreditam, portanto, que os animais domesticados são como “crianças imaturas” (Donaldson & Kymlicka, p. 74, 2008). Donaldson & Kymlicka acreditam que perceber essa dependência como algo inherentemente negativo é o problema, uma vez que os abolicionistas partem do pressuposto que a autonomia

jamais será alcançada, logo, a vida dos animais domesticados é indigna. Todavia, para os autores, é necessário reconhecer os desejos e a capacidade de ação dos animais dentro das relações de interdependência entre humanos-animais, suas formas de reagir e sentir, dito de outra maneira, os autores evidenciaram que na verdade a independência que os abolicionistas tanto almejam é um mito de origem de que as relações entre humanos-animais não deveriam ter acontecido: “os pressupostos abolicionistas que a dependência animal em humanos é antinatural é relacionado a outro pressuposto abolicionista central, nitidamente que é antinatural de animais interagirem com humanos em primeiro lugar” (Donaldson & Kymlicka, p. 86, 2008).

Os autores conseguem então revelar que, na verdade, o cerne das relações ecológicas humanas (e animais) está na cooperação e interdependência. Lidar com a interdependência é mais importante uma vez que reconfigura as necessidades de cada grupo que depende um do outro e possuem suas necessidades reconhecidas permitindo que os limites de uma interação sejam estabelecidos. Em contraposição aos abolicionistas, os autores defendem, portanto, uma terceira via (que também não seja bem-estarista) de inspiração teórica para formularem sua própria concepção nomeada de Abordagem do Limite ou *Threshold Approach* (p. 89, 2008). A abordagem do limite consiste em considerar outros aspectos da interação entre humano-animais a partir de princípios como mutualidade, cooperação e solidariedade ao invés de apenas abuso, exploração e dominação, isso quer dizer que ela nos permite distinguir entre uso admissível/inadmissível dos animais (p. 90, 2008).

As origens da ‘Abordagem dos Limites’ consistem nas ideias dos autores DaGrazia (1996) e Zamir (2007) *apud* Donaldson & Kymlicka (p. 90, 2007), apesar de que os autores compreendem as possibilidades de teorização, Donaldson & Kymlicka admitem que os limites não podem ser apenas compreendidos em termos de cálculos de qual seria a melhor situação possível para ambas as partes, nesse caso, se a interação traz benefícios para os humanos seria justificável um sofrimento mínimo. Os autores não discordam completamente, mas acreditam que esse critério é fraco filosoficamente, pois o critério do limite entre interação humano-animal não deveria ser o da admissão de sofrimento ou não, mas sim se ao adentrar na comunidade política dos humanos estes indivíduos são colocados como cidadãos de segunda-classe/inferiores ou se são dotados de capacidade para participar como membros (cidadãos) desta comunidade - seria, portanto, inadmissível a transformação de qualquer indivíduo em “inferior”.

Assim, os autores elaboram um modelo de regulação da interação que deriva de uma síntese das diversas escolas dos direitos dos animais que se baseiam no que eles chamam de

“modelo de cidadania”, os autores definem que os animais domesticados estabelecem uma forma de agência do tipo dependente ou assistida que necessita ter sua forma de comunicação reconhecida pela comunidade dos humanos como membros ativos do processo de cidadania.

Animais domesticados são dependentes dos humanos para estabelecer um enquadramento de segurança e conforto para eles. Com esse enquadramento estabelecido, eles são capazes de exercer sua agência em muitas áreas de suas vidas, seja diretamente (quando as vacas escolhem quais plantas querem comer) ou através de uma agência assistida (Donaldson & Kymlicka, p. 112, 2008).

Um exemplo interessante é como a luta das pessoas com deficiência e a luta pelos direitos dos animais atendem a essa demanda por cidadania de ambos através de uma redefinição dos conceitos da sociedade (da comunidade política) através desse tipo de agência dependente ou assistida que os acomete. Os autores citam o exemplo de cães-de-serviço para pessoas com deficiência visual que alteram a dinâmica de participação dos espaços através de um entrelaçamento das agências, onde os cães-de-serviço educam os proprietários e as leis locais de que sua presença é necessária e integrada àquele espaço e tutor, por exemplo.

Assim, a partir da teorização das deficiências e os impactos na teoria dos direitos dos animais, os autores concluem que a “dependência não deveria ser vista como como uma vergonha para às teorias que enfatizam a importância moral da autonomia e identidade subjetiva, mas como uma oportunidade de enriquecimento” (Donaldson & Kymlicka p. 107, 2007). Defendem, portanto, que na verdade há uma mudança no tipo de interação social que deve ser levada em consideração, mais em termos de cooperação e co-participação do que de exclusão ou invisibilidade.

Portanto, os animais para participarem da comunidade política enquanto membros ativos, os autores identificam nove pressupostos a esta conceitualização (p. 123, 2009) que se constituem a partir da relação histórica entre humanos/animais (não é uma lista prescritiva, mas descriptiva):

- 1) socialização básica
- 2) mobilidade e compartilhamento do espaço público
- 3) obrigações de proteção
- 4) uso de produtos de origem animal
- 5) uso de trabalho animal
- 6) cuidados médicos
- 7) sexo e reprodução

- 8) predação/dietas
- 9) representação política.

Para fins da minha pesquisa interessa o ponto 5 como parte integrante das relações sociais analisadas entre carroceiros e seus equinos. Segundo os autores, em relação ao “trabalho animal” os humanos têm utilizado animais para executarem tarefas de produção que podem ser treinadas ou “naturais”. Os animais podem estar engajados com atividades de trabalho que estejam vinculadas a seus ímpetos naturais (adaptação e seleção natural) como por exemplo alguns cães-de-guarda ou que consigam ter seus direitos de autonomia resguardados, a intenção dos autores é a de que os interesses e vontades dos animais devem ser levados em consideração quando são utilizados como força de trabalho.

Para esse uso ser não-exploratório, o animal deve estar em uma posição que sua indicação seja clara de que gosta da atividade, que eles endossam a simulação e o contato e que o trabalho não é o preço que eles precisam pagar para receber amor, aprovação, recompensas e cuidado que eles merecem (e necessitam) (Donaldson & Kymlicka, p. 140, 2007).

Eles reconhecem que, portanto, esse fenômeno é raro uma vez que o trabalho é utilizado para fins exclusivamente humanos se tornando exploratório, tendo a usurpação do tempo dos animais de sua sociabilidade básica de espécie o que caracteriza a exploração, por exemplo, dos treinamentos para determinada execução sendo intensos e exaustivos. Assim, ficaria muito difícil estabelecer uma fronteira segura de interação, já que “sempre o fazemos às suas custas” (p. 142, 2007).

Tais ideias, depois de amplas críticas foram discutidas no capítulo do livro *Labor Animal: uma nova fronteira de justiça interespécie?* (2019) com o capítulo *Labor Animal em uma Sociedade do Pós-trabalho* (Donaldson & Kymlicka, 2019). Neste, os autores retomaram as análises de Marx e de Weber para corroborar a crítica de que na sociedade capitalista há uma centralidade do trabalho nas nossas vidas, ele que coordena uma teologia do desenvolvimento e da acumulação movimentando as relações sociais. Assim, numa sociedade do trabalho não somente vivenciamos uma economia política do trabalho, mas também uma ética que regula nossas ações uns com os outros (Donaldson & Kymlicka, p. 4, 2019).

Em se tratando dos animais, como o reconhecimento é mediado pelo trabalho, não fazer parte da esfera do trabalho é maléfico para angariar benefícios para os animais

o fato de que nossa sociedade atualmente exclui animais das conquistas trabalhistas é o resultado de ideologias de supremacia humana e é correto e devido que defensores dos direitos dos animais contestem essas ideologias e lutem pela reconhecimento sem preconceitos do trabalho animal (Donaldson & Kymlicka, p. 4, 2019)

Para os autores, a moralização do trabalho, ou seja, a consideração de atitudes culturais acerca de valores que tornam determinado trabalho digno ou não tem perpassado por atitudes que excluíram mulheres, imigrantes, pessoas negras e com deficiência do reconhecimento por direitos no mercado de trabalho a partir de uma visão “embranquecida” e “masculina” do trabalho, portanto, adiciona-se a este fator também a categoria “espécie” que tem excluídos animais deste processo. Em uma sociedade ecologicamente em colapso de produção e consumo, como apontam os autores, faz-se necessário mais do que nunca traçar novas fronteiras deste reconhecimento com o intuito de combater desigualdades e também de garantir direitos básicos.

Uma sociedade do pós-trabalho, para eles, é

a desnormalização e dessacralização do trabalho assalariado. Ainda haverá formas de trabalho assalariado disponíveis e, portanto, o trabalho continuará ocupando uma função fundamental em moldar a vida de muitas pessoas, entretanto, ocupar o papel de trabalhador não mais será a única rota para a cidadania e aqueles que se recusam a trabalhar não serão sujeitos a punição, estigmatização, subserviência, invisibilidade e isolamento (Donaldson & Kymlicka, p. 7, 2019)

A ética do trabalho capitalista para os autores é completamente ascética e religiosa à produção de mercadorias, como bem apontou Weber (2004), portanto, a recusa ao trabalho é uma forma de reorganização da produção social do tempo e do que é feito com ele, neste caso, atividades que não produzem bens mercadorizáveis necessariamente. Os autores reclamam à ideia de esfera da produção/reprodução social para argumentar que em uma sociedade do pós-trabalho a ênfase acontece nos trabalhos da esfera de reprodução social e, portanto, defendem o conceito de renda básica universal como uma saída para a necessidade societária de reprodução de si mesma e os trabalhadores que são invisibilizados neste processo (mulheres, imigrantes, pessoas racializadas e, obviamente, os animais).

Os autores trazem à tona duas premissas principais para justificar o enquadramento dos animais no reconhecimento do trabalho: “a) pelo seu uso histórico como “bestas de carga” b) a concepção de uma assepsia entre animais e trabalho, excluindo-os da esfera de participação” (Donaldson & Kymlicka, p. 11, 2019). O argumento pode ser definido como uma contradição

clássica: já que o trabalho dos animais é necessário, logo, é invisibilizados e, portanto, não tem acesso aos direitos fundamentais do reconhecimento jurídico, pois faz parte do mecanismo ideológico de sustentação da dominação pelo trabalho no capitalismo.

Apesar de compreenderem a dimensão de importância do reconhecimento do trabalho em animais, os autores se mostram céticos aos ganhos da sociedade capitalista devido a três motivos básicos: a) “alguns trabalhos são mais igualitários do que outros” (p. 12, 2019) b) “a moralização do trabalho está ligada à uma ética de autossuficiência e reciprocidade do *pague do seu jeito*” (p. 12, 2019). c) “a um *ethos* produtivista que privilegia a produção material e o consumo de commodities” (p. 13, 2019). Ainda, os autores acreditam que o modelo de cidadania estendida para os animais funciona de maneira bastante eficiente para uma sociedade do pós-trabalho centrada no trabalho reprodutivo, pois o que conecta às pessoas seria o pertencimento a uma comunidade, uma unidade de participação da esfera social - e os animais participam desta sociedade. Todavia, ainda restaria a pergunta se os animais de fato trabalham em uma sociedade, leia-se, portanto, engajar-se em atividades sociais.

Uma visão do pós-trabalho do labor animal promoveria a exploração de formas nas quais o trabalho pode efetivamente promover bens sociais de amizade, participação, aprendizado e conquistas para os animais, como uma forma de exploração da liberdade ao invés de uma tentativa condenada a nos mostrar que os animais podem apenas concordam com as estruturas de uma ética do trabalho produtivista (Donaldson & Kymlicka, p. 14, 2019)

Uma sociedade do pós-trabalho evidentemente daria mais ênfase às formas de trabalhos tidos como “femininos” ou “feminizados” como trabalho de cuidado e emocionais ou trabalhos não-pago, tipos de trabalho que os animais geralmente fazem na sociedade. Assim, o trabalho animal também seria uma forma de crítica à divisão patriarcal do trabalho na qual alguns trabalhos são tidos social e economicamente como produtores de mercadorias e outros não. Pensar neste tópico torna-se essencial para uma cooperação entre humanos-animais do ponto de vista de um “igualitarismo político” que os autores defendem, já que os animais na nossa sociedade também contribuem para o reforço da coesão e do laço social que construímos em um mundo compartilhado entre as espécies. A visão destes autores baseou uma longa tradição dentro da teoria dos direitos dos animais, contudo, também foram objetos de crítica de inúmeros filósofos e cientistas políticos, ademais, trarei algumas destas no próximo tópico a partir de concepções indígena e decolonial.

5.3 A Derrubada de Zoópolis Colonial: a crítica indígena ao direito animal

As Teorias dos Direitos dos Animais e os Estudos Críticos Animalistas (ECA), nem sempre andaram lado a lado, a primeira muito mais incisiva no campo das ciências jurídicas e filosofia política enquanto a segunda mais estabelecida nas ciências sociais e teoria crítica, ora encontravam-se em campos políticos distintos disputando análises e narrativas acerca da realidade dos animais em diferentes sociedades ora produziram sínteses de pressupostos filosóficos. No artigo *Corpos Animais, Sujeitos Coloniais: (re)localizando a animalidade no pensamento decolonial* (2015) o teórico Billy-Ray Belcourt traz uma crítica contundente às estruturas analíticas dos autores de zoópolis e do cosmopolitismo liberal a partir de uma perspectiva indígena de mundo e das relações estabelecidas em torno da “animalidade”.

Billy-Ray Belcourt inicia o texto afirmando que o não reconhecimento da indigeneidade é uma forma de política que não está comprometida com a descolonização, assim, ele retoma o pensamento do filósofo Anthony J. Nocella no qual o mesmo entende as opressões como comensuráveis, isto é, como partes de uma opressão total (semelhante como fora explicitado aqui a noção de Jason Hribal das opressões na sociedade) e, portanto, Belcourt rejeita este pressuposto por entender que este modelo de compreensão apaga a especificidade das comunidades indígenas e também dos animais. Além disto, também recusa parcialmente as lentes da interseccionalidade que é reivindicada por autores dos Estudos Críticos Animalistas (ECA), pois, segundo ele

a interseccionalidade, por exemplo, tem suas raízes na teoria crítica da diferença e por conseguinte se estabiliza na identidade do colonizador, na medida que busca uma reforma *por dentro* — um “dentro” que é incorporado e institucionalizado, isto é, sob as lentes da política identitária colonialista e de reformas legislativas. A descolonização, entretanto, não pode existir dentro desses espaços “sedutores” e arquitetados pela branquitude no qual as estruturas político-econômicas indígenas são anacronizadas e a totalidade da descolonização é tida como inimaginável. Ao invés disto, deve-se problematizar a lógica do multiculturalismo que assegura a posição de poder do sujeito colonizador (Belcourt, p. 3-4, 2011)

Diferentemente de Donaldson & Kymlicka do qual beberam fortemente da teoria liberal do direito como defendem em *Odisseias Multiculturais: navegando na nova política internacional da diversidade* (2007) e o fazem para defender uma cidadania animal, Belcourt bebe da crítica ao direito e do Estado colonial como base de sua argumentação. Além disto, ao invés de buscar um reconhecimento interno dentro da comunidade política (*pólis*), o autor indígena busca contestar as bases e pressupostos de sustentação da comunidade política *per si*

como mecanismo de produção de desigualdade, entendendo-a como uma manifestação das estruturas de manutenção do poder da supremacia branca.

A partir de uma perspectiva foucaultiana, Belcourt encoraja que a “politização (colonialista) da animalidade deu lugar ao Estado Colonial” (p. 3, 2011) na medida em que ele necessita de uma reconfiguração geopolítica e biopolítica do espaço enquanto “materialidade”, assim, comprehende a animalidade como uma “política do espaço” (p. 3, 2011). Ele discorda da política do reconhecimento proposta por Donaldson & Kymlicka por ser baseada em concepções antropocêntricas e embranquecidas, apresentando uma alternativa cosmopolítica indígena que posiciona os animais como “corpos ressurgentes” (p. 3, 2011).

Em Donaldson & Kymlicka, de fato, ao retornarem para a divisão entre cidadão/estrangeiro evidenciam fortemente a posição epistemológica ocidental e branca ao considerarem a cidadania uma característica do Estado liberal e negarem, em certa medida, que animais podem ser domésticos para comunidades indígenas. Eles igualam o “estrangeiro” a um “selvagem”, não conceituando adequadamente que essas fronteiras são também incididas por um demarcador racial importante na qual comunidades indígenas poderiam contestá-las, contra esse humanismo liberal do Estado burguês. Belcourt percebe isso certeiramente, como que Donaldson & Kymlicka entendem que o reconhecimento na comunidade política depende da apropriação do espaço considerado como “natural” pelo Estado para definir as fronteiras, entretanto, para os autores da filosofia liberal, esta apropriação acontece sem conflito (pelo menos no âmbito da apresentação da teoria) com os povos indígenas. Belcourt propõe, portanto, que compreender uma “política do espaço” para dar corpo a estas dinâmicas territoriais das fronteiras é um papel da descolonização dos animais,

a fim de conceitualizar as formas que o colonizador se move para conhecer e/ou construir os corpos animais e/ou subjetividades, realocando os animais dentro de espaços geográficos e arquitetônicos particulares. A inserção dos animais em espaços industrializados, colonizados e cercados (como fábricas, fazendas, apartamentos urbanos e florestas “vazias”) é, portanto, um gesto pelo qual a animalidade é tornada inteligível e material na imaginação colonialista (Belcourt, p. 3, 2011)

A partir das ideias da Andrea Smith sobre os pilares de sustentação do poder da branquitude, o autor identifica e acrescenta que o antropocentrismo é a quarta lógica da supremacia branca. Assim, “disputo que o especismo interage com a lógica do genocídio para assegurar um projeto capitalista de agricultura animal que requer o desaparecimento de corpos indígenas de suas terras” (Belcourt, p. 5, 2011). A lógica colonial de conquista por território é

reificada na lógica de comunidades cidadãs/estrangeiras a partir de um ponto de vista cosmopolita ocidentalizado, negando o direito de povos indígenas de contestarem a apropriação que se fazem dos animais e da própria categoria de “humano”. O teórico indígena ainda afirma que o antropocentrismo se baseia em uma separação entre o humano como mais próximo da “branquitude” e a negritude/indigeneidade como mais próximo da selvageria e animalidade. Logo, é interessante contestar também a constituição histórica das comunidades políticas humanas como espaços de reprodução de uma concepção de mundo embranquecida que reconfigura as relações sociais conforme uma lógica racista e colonial de existência

Os corpos negros e indígenas são desumanizados e inscritos (e continuamente reinscritos) no status da animalidade — que é sempre uma visão especista, ou seja, de enxergar a animalidade como negativa — para recusar a humanidade das pessoas racializadas e dos sujeitos colonizados. Isso não só ocasiona violência ao realocar corpos racializados à margem da sociedade colonialista enquanto “não humanos”, mas também traz uma violência epistêmica ao negar a animalidade a sua própria subjetividade e transformá-la em um modo de ser que pode ser refeito como negritude e indigeneidade (Belcourt, p. 5, 2011)

Assim, não bastaria inserir os animais dentro de uma cidadania quando esta mesma cidadania é o que garante a exclusão, marginalização e estigmatização de pessoas racializadas e outros animais não-domesticados para o contato com a sociedade colonial. Em última instância, a apropriação dos animais pelo Estado configura-se como uma reintrodução do projeto colonial utilizando dos animais como veículos que levam através deste reconhecimento as leis, moral e civilização ocidental para o controle das fronteiras. Vemos, portanto, que há uma disputa que se estabelece entre as fronteiras de animalidade que são compreendidas por comunidades brancas e indígenas de maneira diferentes, dado que o urbanismo capitalista e o genocídio destruíram formas autônomas de vida humana e animal, nota-se a relevância da crítica de Belcourt ao modelo de cidadania dos autores.

Belcourt acerta quando diz que Donaldson & Kymlicka “militarizam” as fronteiras do reconhecimento animal em função de uma cidadania colonial, isto é, a fixação dos autores no controle das fronteiras como já exemplificado implica em um aparato Estatal que condena relações indígenas entre humanos/animais, eles tentam resolver tal problemática a partir dos “casos limiares” que seriam aqueles animais que não são nem domesticados nem selvagens - mais uma vez, excluindo-os de outras cosmovisões. Para os autores, segundo Belcourt (p. 6, 2011): “a entrada do animal no discurso da cidadania colonialista reproduz o fato do Estado ser uma tecnologia pós-colonial de poder (como se o colonialismo fosse um momento historicizado e um evento finalizado)”.

Por serem adeptos da teoria liberal da política, Donaldson & Kymlicka acreditam veementemente no poder do Estado de garantir a isonomia e igualdade das pessoas como se fosse uma tecnologia pós-racial, por mais que se saiba não só da instrumentação contra pessoas racializadas, ou melhor, da necropolítica (Mbembe, 2003) que acomete as estruturas que o sustenta ontologicamente.

Eu sugiro que a teoria dos autores sobre a cidadania de animais domesticados é, na verdade, uma política de “domesticação estratégica” na qual as subjetividades dos animais são circunscritas pelos termos de reconhecimento de um modo que a constituição da sociedade colonialista é relativamente não perturbada e mais compartmentalizada (Belcourt, p. 6, 2011).

Os autores acabam por ter uma visão romantizada do Estado que opera para assegurar uma cidadania animal a partir de uma proteção de seus direitos enquanto ao mesmo tempo esta tecnologia encarca e genocida pessoas negras e indígenas. A intenção do autor é evidenciar que há uma aculturação dos animais à cidadania humana branca e há também um assimilacionismo dos povos indígenas à branquitude quando se tem como modelo essa forma de reconhecimento político neoliberal - há uma dupla negação em jogo que os autores não se atentaram efetivamente pela sua crença máxima (ou melhor, de um ponto de vista embranquecido) que todos sairiam ganhando com o reconhecimento dos animais como co-cidadãos. Eles não teorizaram que os animais são apropriados como parte deste projeto colonial de exclusão e que, em consequência, tornam-se veículos das políticas racistas do Estado.

Portanto, o autor reitera que a política da cidadania animal “naturaliza” os parâmetros coloniais de representação na sociedade e retoma a concepção abolicionista de Francione, todavia, comprehende-a como um processo de “*dessubjetivação*” na qual as infraestruturas coloniais são desestimuladas no imaginário radical e coletivo, ou seja, desnaturalizadas para dar espaço às cosmopolíticas indígenas de futuridade animal. O autor propõe

uma relocalização da ontologia dos animais dentro do pensamento decolonial que se engaje criticamente contra as formas na qual o colonialismo objetifica os corpos dos animais como uma das diversas formas que toma suas particularidades. Eu tenho tentado demonstrar que o colonialismo investe na animalidade e, portanto, refaz os corpos animais dentro das suas subjetividades para normalizar seus modos de vida (tomada de terra, antropocentrismo, capitalismo, supremacia branca e o pluralismo neoliberal), fazendo desaparecer e desarticular os indígenas e suas epistemologias (Belcourt, p. 9, 2011).

Ainda, no artigo *Colonialismo Animal: ilustrando intersecções entre os Estudos Animalistas e Estudos Coloniais através da Equitação Diné* (2019), Kelsey John retoma a epistemologia indígena Diné para compreender as relações humano-equinos em sua centralidade para a sua comunidade. A autora retoma às suas experiências na comunidade enquanto uma mulher indígena Diné da Nação Navajo e treinadora de equinos para repensar as dicotomias entre humano/animal dentro de sua própria cultura, uma vez que entende que esses antagonismos não fazem parte do mesmo modo em cosmovisões indígenas. A autora partilha do mesmo pensamento de Belcourt que o genocídio indígena está intrinsecamente conectado com o apagamento dos animais em seus territórios (p. 48, 2019), ou seja, de que os animais são instrumentalizados para destruir suas comunidades. Os corpos dos animais em comunidades indígenas são constituídos a partir de uma concepção de mundo não-antropocêntrica, assim, não podem ser apropriados pela supremacia branca e, portanto, tornam-se alvos de políticas de controle do Estado colonial.

Para a autora, as comunidades indígenas se conectam com seu território e animais formando sua nacionalidade e etnicidade, quando se mina a soberania indígena também se apaga uma relação social específica que se tinha com aqueles animais ali estabelecidos

Meu ponto nesse diálogo é a conexão entre humanos-cavalos-território - e a sua destruição na Nação Navajo. Antes mesmo da remoção forçada do povo Navajo de Diné Bikeyah para o Bosque Redondo, diversas táticas já haviam sido usadas para forçar os Navajos à submissão: a principal delas foi a queima e aniquilação dos meios de subsistência Diné – as plantações e o rebanho. Após a destruição dos recursos Navajo, as pessoas foram forçadamente removidas pela inanição. Os Diné retornaram para a Diné Bikeyah pelo tratado de 1868, mas o dano causado pela conexão interrompida ainda continua. Em uma única investida colonial, o território Diné, o gado e os meios de subsistência (e a forte conexão entre os três) foram alvos de extermínio (John, p. 50, 2019).

Kelsey John afirma que nas sociedades ocidentais o patriarcado heterossexual e a família cristã foram incentivados como norma de organização social do território em “propriedade privada” de herança masculina - especificamente o gado e o latifúndio, todavia, na comunidade Diné a matrilinearidade e o clã são o princípio organizativo, sendo as mulheres responsáveis pelo cuidado com os animais e com a terra. Por causa desta forma endógena de centralidade nas mulheres, os indígenas Diné foram caracterizados como “selvagens” pelo governo de colonos brancos americanos, sendo alvos de “políticas cristianizadoras” (John, p. 52, 2019). Segundo a autora, diversas políticas americanas foram adotadas por volta de 1930

com o intuito de, através da expansão da pecuária e do controle dos animais, controlarem a abrangência do território Navajo que era considerado “superpopuloso”, ainda, os indígenas Navajo foram assimilados ao trabalho assalariado por via da mineração:

As regulações sancionadas do Estado [americano] sobre as terras, implica também na regulação dos animais que habitavam essas territórios. Adiciona-se a isso o fato de que as políticas podem ser vistas como um tipo de plano B para o controle territorial, uma vez que a Nação Navajo recusou adorar o Ato Geral de Loteamento de 1887, [...] que tinha o intuito de transformá-los em fazendeiros e proprietários de terras através das noções Ocidentais de propriedade privada (John, p. 54, 2019)

Essa mudança do pastoralismo Diné de origem matrilinear e clânico para as famílias heterossexuais dependentes do trabalho assalariado resultou em uma transformação radical na forma de organização indígena do território, que antes conseguiam através de seus modos de vida transmitir sua cultura sem intervenção do Estado colonial. Portanto, ela retoma a ideia de Kimberly TallBear que contesta, assim, o uso do “conservacionismo” das culturas indígenas como estratégia de preservação, pois segundo a autora está baseado em uma ideia do desaparecimento contínuo dos povos indígenas que necessita de intervenção estatal desregrada como consequência levam a ideia de “fronteiras” e “propriedade” como modelos naturais dos povos indígenas

Com as fronteiras de conservação e o aumento da expansão por rancheiros e fazendeiros brancos, a expansão [indígena] foi limitada por uma barreira espacial material que restringiu o crescimento, o tempo, a saúde e a tradição das pessoas Navajo. O confinamento dos Navajo e de seu gado, em partes, permitiu a expansão da fronteira ocidental. Do mesmo jeito que uma cerca bloqueia o pastoreio e a expansão do gado, o trabalho assalariado atua como uma barreira de tempo que restringe o tempo gasto para desenvolver o gado. Colocado de maneira simples, os limites de expansão são formas de apagamento (John, p. 55-56, 2019).

Ainda, uma das principais formas de controle foi através da educação. Nas comunidades Diné os cavalos faziam parte da constituição do mundo, de sua cosmogonia (*Nahooká Diyin Dinéé*) e da constituição do que ela chama de “pontos cardinais do mundo” (John, p. 56, 2019) que orientavam os povos indígenas. Havia, antes da institucionalização da educação, uma parte dedicada à transmissão do conhecimento com cavalos que era essencial na sustentação da relação entre Cavalos-Diné, seus cuidados e atividades. Os equinos faziam parte da cultura como símbolo, como cura, como palavra, como território, como algo sagrado que necessitava ser cuidado e aprendido como parte de um significado próprio daquela comunidade.

A visão de mundo e a conexão com os cavalos estava inserida na Diné bizaad [língua nativa] e as complexidades entre a conexão cavalo-Diné[povo]-Diné Bikeyah[território] estavam embebidas de particularidades na linguagem. Por exemplo, palavras como *Danihiliijí'* ou *Shilí jlago* foram traduzidas como “nosso pasto” ou “aparência de pasto para mim”, respectivamente, perdendo o sentido pois parecem em inglês como se fossem literais ou desprovidas de um significado intrínseco. Todavia, em Diné bizaad essas palavras denotam uma mística, uma *persona* e uma incorporação espiritual do pasto nos quais são criados que preenche um significado para todo o povo Diné. Mostra a sacralidade dos cavalos nesse mundo e sua possessão relacional materializada na criação de pastos para a sobrevivência Diné, para cura e empoderamento (John, p. 57, 2019).

A autora retoma o ponto de que o abate de cavalos foi autorizado em 2013 pelo governo americano devido ao aumento da população dos mesmos nos pastos, ocasionando problemas ambientais e dividindo os indígenas Navajo entre aqueles que acreditavam precisar deixá-los livremente (mesmo que ocasionasse seu abate) e aqueles que preferiam arrebanhá-los dentro de seus territórios. Kelsey John recusa os binarismos entre tradicional/moderno, humano/animal e animado/inanimado para se referir às relações com os cavalos como relações para além desta concepção ocidental, assim, acredita que se opor ao abate de cavalos através da retomada da tradição de equitação (treinamento de cavalos) é uma forma de resistência anticolonial Diné. Os cavalos fazem parte da oralidade e detém um conhecimento, fazem parte das músicas e de um modo de ser-junto, uma corporalidade compartilhada através de uma coreografia (John, 2019) que dá sentido ao modo de ser indígena. O genocídio e o controle do território retiraram a autonomia compartilhada entre indígenas e cavalos em Diné Bikeyah na construção de sua existência, portanto, a descolonização precisa levar em consideração a relação entre indígenas-cavalos-território como práxis de transformação e retomada.

Em um capítulo intitulado *Os Cavalos são Indígenas para a América do Norte: porque silenciar os cavalos é importante para o projeto colonial* (2023), no livro *Decolonizando os Animais* (2023), Kelsey John afirma que os equinos foram considerados pelos colonos brancos como um meio de expansão e conquista de território, que os animais foram trazidos com o processo de colonização. Tal fato foi utilizado como justificativa de exclusão de territórios indígenas, pois uma vez que os indígenas estabeleciam relações com os cavalos-território, se não havia cavalos antes da colonização, não havia território indígena segundo esta lógica colonial

As histórias dos cavalos coloniais são suspeitas porque apaga as relações espaço-localizadas em territórios e, no lugar, parece que os cavalos chegaram quando participaram de uma domesticação linear. Pode ser colocado desse jeito: cavalos já foram selvagens, tempos atrás, e agora eles foram domesticados pela colonização, então não existem cavalos selvagens, eles estão se acabando, assim como a natureza e os indígenas de verdade. Porque eles não estavam aqui há milhares de anos, cria-se uma representação de vazio no imaginário colonial (John, p. 31, 2023)

Diante do que foi apresentado, é inevitável compreender a crítica indígena aos processos de constituição do direito animal como objetos da colonização, seja por via do “colonialismo animal” (John, 2019; 2023) ou da “militarização da cidadania animal” (Belcourt, 2015). Seja como for, os autores revelaram uma problemática da constituição da teoria política de zoópolis que diz respeito a uma lógica de organização excludente com pessoas racializadas às custas de uma suposta inclusão dos animais na esfera da política. Esta inclusão também fora contestada especificamente por Belcourt (2015) quando ela significa um apagamento da subjetividade animal em prol de um projeto de cidadania antropocêntrico e ocidental, contestando assim os benefícios da inclusão e para quem se destina. Ainda Kelsey John (2019; 2023) conseguiu mostrar como a conexão entre território-indigeneidade-equinos esteve vinculada às dinâmicas de apropriação do Estado americano com o intuito de exterminar pessoas indígenas e também sua história compartilhada com os cavalos na forma de epistemicídio.

Tais perspectivas são importantes, pois mobiliza a pensar de um ponto epistemológico diferente que comunidades que possuem uma relação humano-equino estabelecem em outros lugares: quais são os grupos que estabelecem essa relação? São pessoas racializadas? Se sim, como essa história colonial impacta na vida destas pessoas ao serem alvos destas políticas que coíbem sua relação tradicional com os cavalos? Tais questionamentos são de relevância para a minha pesquisa que se desenvolve com Carroceiros em suas relações com os cavalos e serão respondidos no capítulo empírico com entrevistas na Grande Aracaju (SE) como um grupo que possui uma relação etnozoológica específica em contextos urbanos. Os carroceiros apresentam um modo de existência compartilhado com os cavalos - assim como outras culturas - e impossibilitá-los de se relacionar como previam as políticas proibicionistas é uma forma de apagamento e violência. Todavia, para mim ainda se evoca duas questões principais acerca das relações de trabalho humano racializado e os animais: se ambos, os trabalhadores carroceiros e os equinos, compartilham de uma experiência em comum na metrópole, poderíamos conceituar como uma “precariedade mútua”, ou seja, como essa experiência compartilhada de precariedade pode ser compreendida pelos estudos sobre trabalho para enriquecer a questão?

Parece-me que a precariedade compartilhada, no caso específico dos carroceiros, advém de um tensionamento contraditório entre a apropriação colonial do Estado dos animais como “sujeitos jurídicos” e uma impossibilidade de realização de um humanismo liberal dos sujeitos trabalhadores racializados. Esse tensionamento contraditório entre o reconhecimento dos sujeitos coloca o discurso anti-labor supostamente favorável aos animais enquanto naturaliza o trabalho em humanos e os precariza ainda mais. Assim, as fronteiras entre humano/animal são retratadas como uma forma de reforçar o conflito entre *capital/trabalho* na dinâmica de acumulação das cidades em metropolização já que o “espaço” como bem apontam os autores anteriormente citados, é a forma pela qual o domínio dessas fronteiras se estabelece.

No tópico a seguir irei adentrar ainda mais nos estudos recentes da sociologia do trabalho e dos animais a fim de solucionar essa lacuna investida pelos teóricos críticos animalistas e também dos direitos dos animais acerca do labor. Assim, depreendo que os carroceiros exercem um tipo de apropriação não-burguesa e endógena dos animais (semelhante como pensam Belcourt e John em relação aos indígenas) que é alvo de constantes debates políticos da classe burguesa e da branquitude sobre o lugar ideal dos trabalhadores carroceiros e, obviamente, de suas tradições e seus animais, utilizando-se da apropriação do animais como ferramentas de expropriação de tempo: ao retirarem os cavalos da relação com os carroceiros aumentam o tempo de trabalho necessário à execução de suas atividades e arcabouço cultural na forma de epistemicídio com o apagamento do modo de ser carroceiro e equinocultura, no qual ambos fatores deslocam os carroceiros para uma proletarização ainda mais marginalizada nas metrópoles.

5.4 A Ética do Trabalho Interespécie: gênero, raça e reprodução social

Em se tratando da sociologia e do campo da sociologia do trabalho, pouquíssimo tem se dado atenção aos processos de trabalho cooperativo entre humanos e animais nas sociedades, geralmente, os animais são excluídos da análise social ou, quando aparecem, tornam-se apenas recursos secundários. Como já argumentei, essa teorização precária decorre da reificação da sociologia em específico das categorias natureza/cultura, relegando os estudos sobre animais ao campo das ciências naturais e da adoção implícita do excepcionalismo humano como princípio teórico. Todavia, algumas autoras têm se debruçado especificamente sobre a questão, a antropóloga Kendra Coulter (2016) tem se dedicado a estudar sob as lentes da “solidariedade interespécie” essas conexões entre trabalhadores e equinos nas sociedades ocidentais dando ênfase nesta relação cultural desde uma abordagem etnográfica multiespécie dialogando com o campo feminista e interseccional dos estudos sobre trabalho.

Ela argumenta que

a grande maioria dos pesquisadores do trabalho falham em vislumbrar que humanos são apenas uma das várias espécies em um dado espaço e comunidade, que muitos humanos trabalham com animais, que humanos dependem de uma rede ecológica muito maior para sua subsistência e sobrevivência e que, humanos, animais e meio ambiente estão inextricavelmente conectados. Sem dúvidas, o trabalho feito por animais é particularmente sub-analisado (Coulter, 2016, p. 11).

A autora comprehende as “conexões entre labor-natureza” para ampliar os binarismos entre natureza/cultura (e as consequências dele como urbano/rural, por exemplo) para uma abordagem que integre as relações humano-animal. Ela propõe uma abordagem que consiga dar uma dimensão simbólica das interações no campo da sociologia do trabalho acerca de suas experiências laborais, mas também que leve em consideração de maneira articulada a crítica da economia política. Ela se baseia na superação da dicotomia entre simbólico/material para propor uma teoria integrada entre ambos, segundo a concepção do antropólogo William Roseberry (Coulter, 2016, p. 24).

Coulter afirma que o trabalho feito com/pelos animais é muito diferente entre si, há aqueles, geralmente generificados ou racializados, muito mal remunerados e que sofrem de um processo de precarização, ela traz como exemplificação os trabalhos com as corridas/montarias de cavalos no qual pessoas morrem na miséria em toda sua vida. Em contrapartida, os trabalhos com animais com melhor remuneração estão no setor público como a polícia ou no setor privado de clínicas médicas veterinárias (Coulter, 2016).

A antropóloga afirma que o trabalho com animais é geralmente um trabalho não-remunerado (quando remunerado, é precário exceptuando alguns casos listados acima) e, por ser um trabalho não-assalariado, é tido como feminino. O trabalho com animais é associado a um trabalho de cuidado ou emocional e por isso é feminilizado, mesmo que seja feito predominantemente por homens: “em outras palavras, mesmo que homens dominem numericamente uma ocupação, o trabalho pode ser considerado feminilizado se envolver cuidado, emoção, serviço e outros atributos socialmente associados aos papéis e características femininas” (Coulter, p. 29, 2016).

A partir das análises de Miller sobre o trabalho com cavalos em estábulos, Coulter revisita o conceito de “trabalho corporal” para pensar sobre o trabalho de treinamento dos cavalos para uma habilidade específica como a corrida e que a continuação da atividade requer uma organização social da reprodução da espécie pelo cuidado e serviços. O trabalho com

cavalos é, portanto, um trabalho corporal mútuo onde o treinador precisa desenvolver a si mesmo para se adaptar ao cavalo e, ao mesmo tempo, treinar o cavalo em sua própria habilidade específica. Assim, ela chega em outro conceito importante para teorizar com o trabalho com os cavalos que é o de “trabalho de cuidado” que se aplica aos estábulos, uma vez que necessitam prover necessidades básicas dos cavalos, cuidar de sua saúde, compreender suas emoções e prover bem-estar. Para a autora: “trabalho de cuidado é uma área estabelecida de estudo focada nos processos e pessoas que proveem cuidado e se refere especificamente ao trabalho em áreas como enfermagem e serviço social. O fornecimento do cuidado pode ser físico e/ou emocional” (Coulter, p. 33, 2016). Para a autora, o trabalho nos estábulos com cavalos se insere em uma gama de atividades que conseguem prover o biotipo, saúde e integridade dos animais para poder exercer suas atividades naturais ou treinadas. Trabalhar com os animais, de certa maneira, muda a trajetória de vida das pessoas engajadas em seu cuidado, em mulheres, por exemplo, podem incidir uma vontade de profissionalização do cuidado através da medicina veterinária ou zootecnia. É interessante neste ponto como que a autora demarca a clivagem de gênero no trabalho do cuidado com os cavalos, uma vez que mulheres tendem a seguir caminhos diferentes de homens mesmo ambos participando do cuidado de maneira geral, o impacto em suas trajetórias de vida é completamente marcado por barreiras, perspectivas e subjetividades diferenciadas pela divisão sexual do trabalho. Esta “escolha” apesar de se inserir na trajetória de vida das sujeitas e sujeitos, participam de um campo maior da estrutura social que em partes medeia as possibilidades de existência baseando-se em marcadores de gênero, classe, raça e sexualidade mesmo que possam ser contestados a partir de articulações entre a agência e movimentos sócio-políticos.

Além de generificado, o trabalho nos estábulos também é racializado, comunidades de cowboys negros na periferia da Filadélfia (EUA), recentemente retratada no filme *Concrete Cowboys* (2020), são um exemplo de como o cuidado com os cavalos feito majoritariamente por homens negros exercem uma forte influência na construção de uma identidade comunitária segura, no enfrentamento dos processos de gentrificação e violência policial. Os cowboys negros são retratados pela história no território americano ao exemplo do rancho da Fletcher Street na Filadélfia, cenário do filme, e em outros rodeios da comunidade negra americana (Mask, 2023).

Para Coulter é preciso retomar os estudos do labor animal através de uma ótica multiespécie, que considere mais de uma espécie como participante das relações de trabalho, e pós-humanista, que pense as relações para além do excepcionalismo humano. O pós-humanismo é uma corrente filosófica que decorre das contribuições do filósofo Nietzsche,

desembocando em uma crítica ao universalismo humano e na ideia de individuação, partindo para uma visão mais sistêmica das interações sociais. Para pensar as múltiplas realidades do labor animal a autora propõe uma subdivisão em três tipos exercidos: a) trabalho de subsistência, executado na manutenção de atividades de “povoamento, infraestrutura, lazer e necessidades básicas” (Coulter, p. 60, 2016) b) trabalho voluntário (Coulter, 2016, p. 60-61), utilizado como forma de proteção de propriedade ou pessoas c) trabalho compulsório para fins humanos (Coulter, 2016, p. 61).

A autora revisita as ideias da economista feminista Marilyn Waring para pensar a divisão entre o ambiente doméstico/público e a divisão do trabalho entre homens e mulheres, em suma, o trabalho doméstico (majoritariamente feito por mulheres) libera os trabalhadores do espaço industrial (majoritariamente feito por homens) para exercerem mais tempo na produção de mercadorias capitalistas. Ela utiliza essa analítica para pensar uma posição diferente entre a divisão do meio ambiente em selvagem/domesticado, sendo o ambiente selvagem responsável pelo trabalho de manutenção da vida na terra e dos meios naturais feitos por agentes como os animais em uma rede ecológica de “trabalho de subsistência”. O processo de separação do homem da natureza engendrada pelo capitalismo criou entidades separadas através da urbanização que artificializa estas posições como a-históricas, mas a qual a segunda (cultura humana pós-capitalista domesticada) é dependente diretamente deste “meio natural” para manutenção da espécie humana.

A antropóloga constrói sua análise através da perspectiva da Teoria da Reprodução Social (TRS) de matriz feminista-marxista que recupera a categoria de totalidade de Marx para pensar as esferas de produção/reprodução como entidades que fazem parte de uma divisão não só de classe, mas de gênero. Ela acrescenta que não só há uma dinâmica de gênero nesta divisão, mas de espécie na qual é produzida uma relação de reciprocidade interespécie através do trabalho de cuidado: humanos têm aproveitado do trabalho não-pago de animais como transporte, companheirismo e vigilância enquanto que animais também têm se beneficiado com o cuidado de humanos em sociedade.

Indubitavelmente, o trabalho de cuidado e emocional que os animais fazem em famílias ao prover alegria, conforto e compaixão é imensurável. Animais continuamente assistem às pessoas que eles convivem, físico, intelectual e emocionalmente, além de proativo e deliberadamente proverem cuidado de diversos tipos (Coulter, p. 63, 2016).

No subtópico *As aves, as abelhas e Marx*, a autora se dedica a trazer à tona o pensamento marxiano sobre os animais e criticar alguns dos pressupostos de sua teoria sociológica, ao

exemplo da centralidade na produção de valor como demarcador da categoria de “trabalhador”, sendo excluído deste caso os trabalhos de serviço, tendo como consequência histórica dessa premissa a exclusão das mulheres e do trabalho doméstico dentro da categoria de “trabalho”. Este aspecto para ela consiste no fato da ênfase em trabalhos urbanos, industriais e de manufatura (feitos majoritariamente por homens) em detrimento dos trabalhos rurais, de serviço e artesanais (feitos majoritariamente por mulheres), portanto, uma perspectiva androcêntrica (mas também antropocêntrica). Ela retoma a diferenciação que Marx faz sobre o instinto e a intenção como características que diferenciam a atividade de subjetivação entre animais no primeiro e humanos no segundo através da clássica analogia da abelha que constrói a colmeia, neste caso, por não ter capacidade projetiva as abelhas não teriam capacidade de *pensar* o trabalho que fazem e meramente reproduzem comportamentos de espécie.

Mesmo quando Marx se atenta para o trabalho de cavalos como importante, entende-o como um “fator de produção” como um tipo de máquina inumana (Coulter, 2016), assim, o argumento de Marx reproduz um tipo de mentalismo que atribui propriedades específicas a um sujeito consciente. Ela rebate dizendo que atualmente já não se pode afirmar que os animais não são conscientes sobre a própria existência, mesmo que sua consciência seja diferente da humana, o que traria uma contradição para esta argumentação de Marx. Exemplifica que para Marx a teoria do trabalho necessita de uma “atividade com propósito, um objeto de trabalho e instrumentos de trabalho, sendo este último uma ferramenta que medeia o trabalhador e seu objeto de trabalho” (Coulter, p. 69, 2016). A maior parte dos problemas da teoria do trabalho com os animais consiste justamente no que consiste o conceito de “propósito”, para a autora não podemos ainda afirmar que todos os animais se engajam em atividades de trabalho, mas também não é possível afirmar apenas uma passividade como objetos/instrumentos. Ela afirma que apesar destas controvérsias, as ideias marxistas têm sido utilizadas de maneira a fazer uma leitura perspicaz da situação dos animais no sistema capitalista ao exemplo da antropóloga Barbara Noske em *Além das Fronteiras: humanos e animais* (1997) e do sociólogo David Nibert em *Opressão Animal & Violência Humana: domesticação, capitalismo e conflitos globais* (2013), por exemplo.

Para compreender o que existe de específico da experiência do trabalho dos animais que os torna tão diferentes e de difícil conceitualização pelas teorias sociológicas, a antropóloga argumenta que a capacidade de reconhecimento da comunicação entre humanos-animais é o que garante uma dinâmica compartilhada de diferenciação, principalmente através do corpo. É interessante perceber como as dinâmicas de trabalho perpassam por um reconhecimento através do modelo de expressão de uma língua - falada ou corporal, por exemplo. O fato de que animais

não se comunicam através de uma língua falada, para a autora, é mais uma evidência da divisão artificial entre humano/animal, pois reforça que a oralidade é mais humana ou mais avançada, tal fato faz ela revisitar constantemente a categoria “corpo” como um marcador do processo de comunicação para enfatizar outras possibilidades de relação interespécie. O trabalho corporal é entendido mais uma vez como uma expressão do labor animal, para Coulter (p. 74, 2016)

quando pensamos sobre animais, o trabalho corporal pode significar o trabalho feito com e pelos corpos em uma noção mais complexa. Evidentemente para muitos animais os seus corpos ou suas partes estão inclusas nele [trabalho corporal] e são instrumentos (ou ferramentas) essenciais de/para trabalho. Por exemplo, as fortes habilidades olfativas de cães têm sido elencadas para buscar e detectar pessoas vivas (perdidas ou que fugiram), restos humanos, explosivos, armamentos, drogas e outros animais. Cães têm sido colocados para trabalhar usando seus focinhos em comunidades urbanas e rurais, em fronteiras, aeroportos e portos, zonas de guerra, áreas de conservação e parques, mesmo sobre a água (Coulter, p. 74, 2016).

Ela traz o exemplo da equoterapia como uma forma de trabalho de cuidado terapêutico que utiliza o corpo dos cavalos como mecanismo de promoção de cura psicossocial e fisiológica. Os trabalhos feitos pelos animais são todos não-pagos, mesmo que eles possam receber uma certa recompensa por isso, ainda assim para alguns autores independentemente do status, todo e qualquer trabalho feito por animais é exploração e deve ser abolido (como pensam os abolicionistas/extincionistas), todavia, a autora não concorda com essa concepção e entende as relações dentro de um *continuum* entre sofrimento e bem-estar (Coulter, 2016). Coulter comprehende que os animais podem moldar as relações de trabalho conforme suas necessidades, podem resistir e negar-se ao trabalho (algumas espécies mais do que outras), portanto, o que deve ser analisado é como que isto acontece em uma determinada espécie de animal. Um exemplo que a autora analisa é a corrida de cavalos (*horse-racing*) que para ela pode ser considerada para alguns como uma indústria exploratória, mas para os participantes da classe trabalhadora e para os cavalos podem ser uma atividade cultural de engajamento e cuidado mútuo. Ela aponta que em sua pesquisa etnográfica com corridas de cavalo há uma imensa variedade de atividades de trabalho diferentes e tipos específicos de lugares para os cavalos, alguns deles apreciam a atividade enquanto outros se recusam a serem treinados.

Para dar nó às suas ideias, ela defende que os animais devem fazer parte das políticas de trabalho, principalmente comandada por sindicatos trabalhistas na regulação de suas atividades, mesmo que não sejam reconhecidos como “trabalhadores” propriamente dito. O conceito de “solidariedade interespécie” aparece como uma forma de regulação social do trabalho animal por via da mobilização da agência da classe trabalhadora em prover melhores

condições de vida e trabalho para si e para aqueles que dependem dela (os animais). Ela, assim como Donaldson & Kymlicka (2011), não defende o fim das relações humano-animal, mas um reconhecimento destas para melhor aprimoramento dentro da comunidade política da qual fazem parte, independentemente de serem considerados trabalhadores ou não.

A busca por uma solidariedade interespécie envolve uma esfera expandida de empatia e compreensão, mas alguém poderia ainda argumentar e acreditar que pessoas são diferentes de animais mesmo assim. A solidariedade deveria ser promovida não porque animais são como nós ou nós somos como eles, mas porque é algo ético a se fazer. Os outros, independente de serem humanos ou animais, não deveriam precisar ser como nós para nos preocuparmos com seu bem-estar (Coulter, p. 151, 2016).

A autora pensa que o cuidado que exercemos com os animais pode ser político e instrumentalizado para a melhoria de suas vidas (e das nossas) como uma expressão de dignidade e respeito. O fato de que os animais dependem de nós e nós deles não deveria ser visto como algo negativo, mas algo que melhora nossas relações sociais como parte integrante de um processo maior de organização do trabalho e do cuidado. Ela afirma que o conceito de solidariedade interespécie pode ajudar os equinos de tração, cães investigadores e outros animais que trabalham no reconhecimento de suas emoções e suas capacidades físicas, podem ajudar os trabalhadores a melhor se relacionar com os animais refletindo sobre a construção de suas interações. A solidariedade é para a autora um trabalho de cuidado, faz parte de uma proposição feminista por uma nova economia política, que deve ser incentivado como uma forma de práxis socialista de trabalhadores engajados na inserção dos animais nas reivindicações laborais.

O pensamento de Kendra Coulter é verdadeiramente inovador, principalmente ao trazer uma crítica desde uma perspectiva feminista do trabalho cuidado e desafiando concepções androcêntricas para inserir os animais dentro da esfera do direito sindical sob a ótica socialista. A conclusão de Coulter não é, evidentemente, que os animais trabalham num sentido marxista (concepção com a qual concorda) como poderia se conjecturar, mas que os animais participam ativamente das dinâmicas de trabalho e por isso devem ser considerados como sujeitos, não como meros objetos. O fato de estudar também desde um ponto de vista antropológico a equinocultura (Coulter, 2013; 2014) também a reposicionou dentro de um espectro diferente, recusando a dicotomia bem-estaristas/abolicionistas e adotando uma outra perspectiva que levasse em consideração a agência dos animais nas esferas sociais, recusando vê-los como meros objetos da intervenção humana (assim como faz Hribal e Donaldson & Kymlicka).

Entretanto, apesar de bastante generificada, a análise de Coulter ainda é pouco racializada e não consegue dar conta de compreender que o trabalho de cuidado também é racializado. A intersecção entre trabalho de cuidado e raça será melhor trabalhado na entrevista que fiz com uma carroceira no capítulo empírico, responsável por organizar uma festividade de cavalgada na periferia de São Cristóvão (SE). A perspectiva feminista-negra com a qual me aprofundarei melhor no capítulo referenciado pode trazer algumas críticas a teorização do trabalho de cuidado animal embranquecido, pois ele pode ser lido de maneira diferente dependendo da identidade racial do sujeito analisado.

Como Coulter bem apontou, o trabalho com equinos é feminilizado por ser um trabalho de cuidado e ela evidencia a importância das emoções dos animais e dos trabalhadores no processo de engajamento e reconhecimento de suas atividades. Todavia, quando compreendido pelas lentes da crítica negra e indígena, percebemos que nem todos os seres humanos são reconhecidos pela comunidade política do qual fazem parte como “humanos completos”, pois ela tem como princípio organizador o colonialismo e o racismo. A classe trabalhadora que trabalha com animais não é igual entre si, não só pela perspectiva de gênero, mas também de raça, sexualidade e deficiência, impactando diferentemente as políticas internas de reconhecimento.

Concordo com Coulter que a Teoria da Reprodução Social (TRS) pode ser muito bem aplicada à conceitualização do cuidado com animais, principalmente quando o trabalho de cuidado, o trabalho sujo e o trabalho corporal identificado pela autora é feito com animais, todavia, os seus cuidadores enfrentam experiências diferentes na esfera política onde a branquitude opera como pacto de reconhecimento e distribuição de oportunidades (Bento, 2022). Coulter identifica que os animais adentram na sociedade de diferentes formas, sendo uma delas a família - onde o trabalho de cuidado é exercido sobre/por eles, contudo, as famílias brancas e não-brancas são organizadas por políticas de parentesco distintas reguladas inclusive pelo Estado na forma de controle populacional. A autora parte de um certo paradigma semelhante a Donaldson & Kymlicka do universalismo do direito aplicado a todos de maneira igualitária, pelo menos em teoria, todavia como venho defendendo, a análise racial desembocará em uma crítica negra/indígena ao humanismo (e aos pós-humanismos) em suas tentativas falhas de consideração do ser-negro no mundo na esfera da realização completa de sua condição de sujeito no capitalismo. A crítica negra/indígena evidencia as falhas de todas as concepções ocidentalizadas, institucionais e neoliberais, necessitando de uma nova teorização social rumo a transformação, tais críticas serão melhor teorizadas no próximo capítulo sobre os carroceiros negros na sociedade capitalista e suas intersecções. Por hora, convido às autoras do

trabalho de cuidado a pensarem em como garantir uma solidariedade e uma distribuição justa em uma sociedade que instaurou uma política eugenista do branqueamento e esterilização de mulheres negras com o intuito de impedir-las de serem mães (Damasco, Maio & Monteiro, 2012) e negou o direito a paternidade a homens negros (Woortmann, 1987), estas evidências por si só deveriam bastar para compreender que o trabalho reprodutivo de cuidado é distribuído, socializado e organizado de maneira racialmente desigual uma vez que se entende a parentalidade como um tipo de trabalho de cuidado com filhos ou dependentes (nesse caso, os animais).

O fato de que os animais adentram nas políticas de planejamento familiar de maneira superficializada por Coulter (2016) esconde que o modelo ideal de família e de cuidado é embranquecido (Roland, 1995) e se as famílias negras no Brasil foram alvos de políticas de criminalização e controle em sua existência, o que garante que a participação dos animais nestas mesmas famílias também não será alvo do Estado? Minha pesquisa em fontes jornalísticas que demostrei nos capítulos anteriores evidencia que as populações periféricas e negras foram alvos de políticas discriminatórias em relação aos animais de estimação, especificamente de equinos em suas relações interespécie, por serem consideradas inaptas ao cuidado. Os animais são desencorajados a participarem como membros das famílias negras pelo Estado e quando participam, geralmente contrariando as normativas ou repressões, possuem seu direito negado como um parente que se relaciona com os seus cuidadores e outros membros familiares. Por exemplo, verifiquei que as famílias carroceiras em suas relações com seus animais são constantemente retiradas do seu direito de tutela e os cavalos de famílias negras considerados “maltratados” são apreendidos pela polícia mesmo quando isso não foi evidentemente esclarecido. Os cavalos são retirados de suas famílias e realocados para um Curral Público (conhecido popularmente pelos carroceiros como Queima), sendo apenas libertos sob pagamento de multa. Ao mesmo tempo que os “maus-tratos” incidem sobre os cuidadores negros como um demarcador social de racismo, a política do cuidado animal é privatizada no interior das famílias de classe média branca. A própria Coulter (2016) identifica que o voluntarismo apesar de dominante no trabalho com animais, quando se trata de cuidados veterinários há uma predominância da esfera privada.

Assim, nem todas as pessoas possuem as mesmas condições de exercerem o cuidado devido a fatores sociais de exclusão e desigualdade, o Estado se exime em sua capacidade de prover serviços veterinários públicos para comunidades multiespécies ao mesmo tempo que as criminaliza em sua existência. Este não-investimento, como bem percebe Coulter, é uma política que se insere em uma prática de reforço do trabalho de cuidado como não-pago e

natural, quando pago, que seja fruto de investimentos privados. Os cuidadores negros evocam uma mudança do paradigma das relações humano-animal, pois exigem que seus animais sejam considerados como membros de suas famílias em pleno exercício de direitos garantidos pelo Estado, contrariando as normas da hegemonia branca.

Nos capítulos a seguir será relatado a minha experiência com um tipo de comunidade multiespécie na Região Metropolitana de Aracaju (RMA), os Carroceiros, que se estabelecem relações de tutela, cuidado, parceria e trabalho em sua maioria com cavalos, burros ou mulas. Este processo interacional é uma forma de evidenciar as nuances e contradições da organização destas pessoas e destes animais por via da participação em suas festividades, contato direto com amigos e líderes de equipes de carroceiros urbanos, os detalhes serão melhor evidenciado no decorrer das páginas.

6. CARROCEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA: DILEMAS DO CAMPO

Quando me debrucei sobre os conflitos acerca da ocupação dos carroceiros em Aracaju/SE estava imerso em minha realidade social como um estudante de Ciências Sociais, preocupado com conflitos políticos emergentes na esfera pública e ainda vinculado a um campo mais próximo da análise da sociologia da política. Em um grupo de uma rede social do qual fazia parte, que reunia pessoas preocupadas e engajadas com a questão dos direitos dos animais, em partes através de movimentos ético-políticos como vegetarianismo/veganismo e outras por meio do cuidado através de ONGs de proteção animal, traçavam uma linha de diálogo bastante conflituosa: por um lado, algumas pessoas ressaltavam constantemente o lugar social dos carroceiros enquanto trabalhadores que necessitavam da ocupação para sobreviver e, de outro, um grupo muitíssimo maior de pessoas que vociferavam diversos estereótipos acerca dos carroceiros como “violentos” e como “descuidados” em relação aos seus animais.

Não obstante, observei também que o que eu achava ser um conflito localizado em pessoas que se organizavam através da pauta da questão dos direitos dos animais logo se alçou ao debate na esfera pública, ultrapassando quantitativamente um número muito maior de pessoas em defesa dos animais. Em Aracaju (SE), uma vereadora e ativista chamada de Kitty Lima desenvolveu um capital político significativo através da mobilização dos direitos dos animais como uma causa pública (Mota, 2020), construindo ações através de ONGs como a Anjos, mas também o ELAN - Instituto de Educação e Legislação Animal e diversas outras entidades civis de menor porte. Apesar de ter encontrado este conflito situado primariamente no grupo do qual fazia parte, é necessário pontuar que a mobilização política como causa

pública ganhou notoriedade ao conectar a defesa dos animais com a situação dos animais de rua e de maus-tratos, que angariou um público maior e mais robusto.

Em um primeiro momento, ressaltava-se a forma de como o conflito aparecia na esfera pública e desde o princípio fui tomado por um duplo estranhamento: um por parte do grupo de que fazia parte e o segundo em relação a pessoas de fora que viam em mim uma pessoa que supostamente não estudaria essa questão. De ambos os lados a pergunta era a mesma: como assim você quer estudar os carroceiros? Essa pergunta aparece com uma conotação ambígua, pois se por um lado ela demonstra um espanto em relação a um conflito primordial que se estabelecia entre meu lugar em grupo com uma suposta contradição em estudar um outro grupo que eu “deveria me opor” em prol dos animais, também se revelava um espanto por parte de alguns sociólogos e antropólogos que através de uma exotificação implicitamente reforçavam a ideia de que os carroceiros não teriam nada de importante a dizer, de que não seria interessante ouvi-los em suas experiências e vicissitudes em contextos urbanizados. Certa vez, em calorosos debates nos grupos das redes sociais, me propus a divulgar no grupo de direitos dos animais um cartaz de um protesto que aconteceria em janeiro organizado pelos carroceiros, neste cartaz, acompanhou um texto meu sobre a importância de ouvir as comunidades tradicionais que sofrem com a exclusão na metrópole e logo fui bombardeado de mensagens questionando o porquê de estar fazendo isso naquele grupo, já que a intenção era de defender os animais. Questionei o porquê então que os carroceiros não defenderiam os seus equinos, já que são animais nos quais exercem a tutela e cuidado, mas tive uma resposta que, certamente já esperava dado o contexto histórico permeado pelo racismo antinegro e classismo nestes movimentos sociais: um jovem branco universitário vegetariano me questiona “se andar de carroça é tão bom, porque o carroceiro não fica recebendo chicotada?”. Para mim estava óbvio naquele momento a relação de poder subjacente àquela frase que remetia a uma situação historicamente violenta à população negra como forma de tentar superar as contradições das relações humano-animal através de um imaginário humanista liberal que instaura uma política de apartheid entre as espécies, renegando o direito de populações racializadas e de comunidades tradicionais reivindicarem seus saberes, tradições e cosmogonias próprias para além do mundo colonial capitalista. Entretanto, o movimento dos direitos dos animais e das protetoras estavam reivindicando uma política assimilaçãoista às instituições burocráticas burguesas como forma de tutela do Estado que os animais pouco tiveram acesso, verdadeiramente. Todavia, essa contradição se estendia de maneira que o conflito se demonstrava cada vez mais complexo, seja pelas teias de relações sociais que se construíram através da observação em campo, entrevistas e análises históricas, mas também pelos questionamentos que surgiam a partir disso em diálogos

com colegas, professoras e amigas. Tempos depois, conversando com um amigo também sociólogo, relatei tal acontecimento e chegamos à conclusão de que este fato também fora importante para a minha inserção no campo de investigação sobre os carroceiros e que tornou a existência dessa pesquisa possível.

É deste duplo incômodo que nasce esta pesquisa, em relação aos debates na esfera pública e em relação ao ambiente acadêmico que subestimaram de certa forma o poder ilocucionário sobre si mesmos que os carroceiros têm de disputar a autonomia e determinação do seu lugar na sociedade. Também, de certa forma, foi um processo bastante frutífero para mim como pesquisador, pois como boa parte das pessoas não-carroceiras tinham perspectivas completamente estereotipadas sobre a complexidade do *ser carroceiro*, por mais bem intencionados que possam parecer as preocupações com a condição de precariedade em relação à ocupação laboral e condições de vida, se ater somente a elas demonstra uma perspectiva reducionista da existência dos carroceiros vinculadas exclusivamente ao seu trabalho ou a sua carroça que de antemão antecipo ser completamente falsa.

Desta forma, tentarei demonstrar nas próximas páginas algumas das complexidades que apareceram para mim numa primeira tentativa de aproximação em campo, minhas falhas e resultados a partir disto, seguirei nos próximos trechos com relatos da experiência a partir de anotações em meus cadernos de campo, diários e fotografias.

6.1 Conceituando os carroceiros: a hipótese da rurbanização se sustenta?

Neste tópico definirei o conceito de carroceiro a partir de um ponto de vista eminentemente sociológico, diferentemente do capítulo histórico no qual tentei defini-lo a partir dos documentos e pesquisas historiográficas. Naquele capítulo, chegamos à conclusão que os carroceiros podem ser definidos do ponto de vista da história social como trabalhadores dos transportes, notoriamente negros e migrantes, que estiveram vinculados à expansão das infraestruturas urbanas para o desenvolvimento capitalista como aponta Moura (1988) e reforça Terra (2007; 2011; 2012). Foi possível perceber como que no modelo de transição dos transportes do Rio de Janeiro rumo à eletrificação da força motriz, os transportes passaram por diversos conflitos com os carroceiros portuários e com os carroceiros que trabalhavam com recolhimento dos resíduos urbanos. A Associação dos Carroceiros e Classes Anexas, os operários das empresas de carris e Mariano García foram alguns dos atores sociais relevantes na organização das greves neste período de mudança que esteve vinculado ao fim do regime senhorial-escravista para a introdução das bases da economia capitalista.

Um marco importante foi, portanto, a modernização das infraestruturas econômicas para ampliar o desenvolvimento da economia local e desinteriorizar a produção, escoando do centro para o litoral. A modernização dos transportes foi um fenômeno deste novo regime que se adensava paulatinamente, a citar como exemplo a introdução da malha ferroviária, depois dos bondes elétricos e por fim dos carros automotivos.

Todavia, pensar os carroceiros apenas a partir do ponto de vista do trabalho como bem mencionei no início é uma perda, pois mascara o próprio processo de modernização capitalista ao excluir as contradições oriundas dele na formação das classes subalternizadas e populares. Notoriamente, a divisão entre campo/cidade ou rural/urbano é acirrada a partir do desenvolvimento das forças produtivas capitalistas, uma vez que com este sistema o urbanismo aparece como acumulação de riquezas na forma de propriedade privada do espaço, não obstante as diversas leis de terras que reorganizaram a política agrária no pós-escravismo e, com isso, também organizaram socialmente os lugares dos negros, indígenas, amarelos e brancos no Brasil.

Nesse sentido, vigorou um pensamento sobre os carroceiros de que eles seriam um exemplo do resquício de uma herança rural no urbano, esta matriz de pensamento é expressada pelos estudos ruralistas de matriz freyriana como em Froehlich, Monteiro & Ericeira (2010; 2017) que revisitam o clássico de Gilberto Freyre “*Rurbanização: o que é?*” (1982). Segundo os autores,

apesar de uma mentalidade que tendia à totalização, alguns espaços geográficos permaneceram à sombra dos investimentos técnicos/tecnológicos e, do ponto de vista social, passaram a caracterizar um resíduo de ruralidade, considerado até recentemente como falha no processo de desenvolvimento: atraso a ser superado. Quando colocado em perspectiva sob a ótica da urbanização, os espaços rurais também foram algumas vezes considerados complementares aos espaços urbanos, como intervalo para uma vida em ritmo lento, em contraste com a aceleração exigida pela atividade industrial: espaço exótico, pitoresco, disponível para o desfrute de alguns poucos privilegiados (Froehlich, Monteiro & Ericeira, p. 159, 2017).

A hipótese da rurbanização é uma aplicação da lógica que o sociólogo Gilberto Freyre empregou em *Casa Grande & Senzala* (1933), na qual elementos contraditórios e antagônicos coexistem em um mesmo plano de atividades sociais como um pacto conciliatório. Tal hipótese parte do pressuposto de que os elementos que foram feitos opostos em um dado sistema social conseguem encontrar um ponto de inflexão para manter estabilizado os conflitos, neste caso, entre campo e cidade, fazendo aparecer modalidades de experiências típicas rurais em contextos urbanos.

Assim para Freyre (1982, p. 57) apud Duqueviz (2006, p. 78), portanto, a rurbanização é um “processo de desenvolvimento socioeconômico que combina, como formas e conteúdos de uma só vivência regional – a do Nordeste, por exemplo – ou nacional – a do Brasil como um todo – valores e estilos de vida rurais e valores e estilos de vida urbanos. Daí o neologismo: rurbano”. A explicação que ele adota para tal fenômeno é pensar da rurbanização como uma forma de aculturação e assimilação da sociedade rural ao ambiente urbano (e vice-versa), desta forma, os carroceiros seriam para esta esquemática um tipo de trabalhador tipicamente rural que teria migrado para os centros urbanos com sua cultura e assim se fincado, transmitindo seus modos de vida não mais no rural, mas no urbano.

Compartilho bem pouco com os pressupostos desta hipótese, primeiro, historicamente os carroceiros foram uma classe de trabalhadores urbanos desde o princípio, mesmo antes da abolição do escravismo, já se concentravam tanto nas vilas portuárias como nos engenhos de produção, depois, participaram ativamente do processo de urbanização do Rio de Janeiro como aponta Moura (1988) e Terra (2007; 2012). Segundo, a multiplicidade da existência do *ser carroceiro* não é comportada apenas em função dos aspectos pastorais, mas por aspectos laborais e culturais como a inserção dos carroceiros como força de trabalho nos bondes de tração animal, em empresas de coleta seletiva de lixo e também nas inúmeras festividades de cavalgadas, troteadas e afins, ou seja, nem sempre os carroceiros foram um elemento excluído da sociedade.

Se poderia argumentar que eles ainda estavam incluídos na sociedade quando as definições entre o rural e o urbano não estavam bem definidas, todavia, os carroceiros e os tropeiros estiveram vinculados aos trabalhos de expansão da rede urbana, após a consolidação deste espaço, os processos de marginalização não foram automáticos e aconteceram no interior dos espaços urbanos. O meu ponto aqui é que a experiência de *ser carroceiro* acontece simultaneamente nos contextos urbanos e rurais, apesar da gramática compartilhada entre ambos não há evidência alguma que permita dizer com precisão quem veio primeiro, todavia, a matriz do pensamento freyriano por estabilizar a dicotomia rural/urbano como supraestrutural esquece de historicizá-las em seu devido contexto de nascimento.

Outro aspecto notoriamente que marca o pensamento de Freyre sobre a hipótese da rurbanização desembocará na argumentação favorável ao projeto desenvolvimentista social de partes antagônicas através de um equilíbrio de tensões, como uma forma de revolução-conservadora, uma união entre progresso e atraso (Duqueviz, 2006). Freyre não esconde que a divisão entre urbano/rural se reifica como liberal/conservador, atribuindo um caráter retrógrado iminente ao espaço rural. A história do mundo rural é, em contrapartida, tendo conhecimento

desde os diversos conflitos camponeses na Inglaterra⁶ desde o Brasil com o genocídio indígena e quilombola, do enfrentamento das comunidades ribeirinhas e tradicionais, como sendo desde seu início um espaço marcado por lutas de classes, como então equilibrar partes irreconciliáveis que disputam politicamente projetos de mundo diferentes em seus princípios?

Duqueviz (2006) em sua análise do conceito afirma que o resultado das políticas de rurbanização, por exemplo em Curitiba (PR), foram a implementação dos projetos que visavam controlar o fluxo migratório e a marginalidade: “justificava a implantação das comunidades rurbanas como uma tentativa de frear o fluxo migratório para as metrópoles brasileiras que inchavam cidades, aumentando a marginalidade social e piorando o atendimento público de assistência social a população” (Duqueviz, p. 82, 2006). Os teóricos da hipótese da rurbanização assumem erroneamente que a origem da assimetria entre rural e urbano está em uma concepção de desenvolvimento que se baseia em um excedente, por um lado, enquanto do outro uma extração, ou dito de outra forma, no entendimento do urbano como puramente consumidor e do rural como puramente produtor. Assumem como pressuposto de que o “rural” é um problema que contamina o “urbano” com o seu atraso, assim, necessita ser consertado para adaptar-se à formação contemporânea e o urbano, adaptar-se no sentido de dar espaço para este outro diferencial. Ainda, se sustenta de maneira implícita um fatalismo da ideologia do urbanismo capitalista como modelo ideal civilizatório, já que não é possível destruí-lo que se use dele para alavancar o mundo rural. Por se atentar somente ao conteúdo do desenvolvimento da espacialização, esses teóricos não conseguem pensar em um paradigma que compreenda o crescimento econômico capitalista como motor das desigualdades sociais, nem sequer um tipo que imagine uma forma diferente. Já que a hibridização ou a miscigenação cultural é vista como única alternativa às contradições materiais existentes, o que restaria seria lidar com um tipo de multiculturalismo liberal que normaliza as relações de dominação espaciais.

O projeto multiculturalista ou de miscigenação cultural entre os espaços não pode ser visto como uma forma simples de equilíbrio, mas como parte integrante da construção de um projeto ideológico nacionalista que visa através da sublimação dos conflitos e das contradições, a criação de um mito do regionalismo unificado. Freyre jamais parte do pressuposto, por exemplo, de que o Nordeste precisou ser inventado como um mito regional para depois existir como região propriamente dito. O Nordeste surge, primeiro, como uma pergunta, como um espaço de investigação antropológica, como um lugar de arquivo e resquício, para só então dar

⁶ ENGELS, Friedrich. “O Proletariado Agrícola”. *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo, 2010, p. 293-306.

lugar aos seus habitantes, os Nordestinos⁷. Enfim, o que quero ressaltar aqui é que o rural e o urbano são ficções construídas materialmente para organizar a disposição dos recursos, força de trabalho, métodos, arranjos e culturas diversas em uma matriz de representação que é relacional e histórica a partir do desenvolvimento das forças capitalistas de produção.

Apesar das críticas que empreendo ao modelo do enquadramento freyriano e seu conceito de rurbanização, a temática levantada acerca dos carroceiros nas cidades de pequeno e médio porte pode ser bastante elucidativa quando trazida pelas lentes da apontadas por Calimbert & Carniglia (2010)⁸, conceituando este grupo como atores urbanos que participam de um sistema de objetos inter-relacionados. Assim, comprehendo os carroceiros e seus equinos como atores sociais urbanos que participam de uma rede de relações conflituosas que se sustentam em três pontos principais: 1) sua relação com instrumentos sociotécnicos: as carroças 2) uma relação interespecífica com equinos 3) uma posição social marcada por uma tradição ancestral no roçado urbano, majoritariamente negro e periférico.

Os aspectos 1 e 2 já foram elucidados nos capítulos anteriores, neste capítulo tentarei demonstrar empiricamente o que seria o roçado urbano como um espaço de participação social de disputa dos carroceiros por trabalho, cultura, lazer e esporte. A roça é tipicamente um ambiente natural associado ao mundo rural, mas o lema dos carroceiros “a cidade é nossa roça, nossa luta é na carroça” explicita que há uma apropriação diferente das desigualdades espaciais feitas por estes atores sociais.

6.2 “Você é ‘amigo’ dele?”: notas sobre a política das amizades

O primeiro contato com os carroceiros se situou bastante hermético, em partes, me afligia constantemente os imperativos sobre minha experiência como uma bixa-pesquisadora no campo e como isso poderia “atrapalhar” meu contato com os carroceiros. Estas neuroses apareceram para mim através de outras pessoas, sociólogos e antropólogos, que reforçavam bastante que eu deveria ter “cuidado” quando fosse para o campo, inclusive, ouvi de alguns professores que talvez eu deveria trabalhar com os carroceiros mais idosos e com as mulheres carroceiras porque seria mais fácil para mim. Passei alguns meses com esse turbilhão de neuroses sem conseguir elaborar muito bem como estas preocupações, na verdade, eram uma

⁷ JÚNIOR, Durval Muniz. **A Invenção do Nordeste e Outras Artes**. Cortez: São Paulo, 1999.

⁸ CARNIGLIA, Edgardo; GALIMBERTI, Silvina. “Carros, arneses y caballos desplegados. Las sistematizaciones de objetos del actor rururbano”. In: CIMADEVILLA, Gustavo; CARNIGLIA, Edgardo (ORGs). **Relatos sobre la rurbanidade**. Río Cuarto: Universidad Nacional de Río Cuarto, 2009.

reprodução de determinados estereótipos sobre o fazer científico, por um lado, dado o lugar de produção do conhecimento universal e legitimado ser masculino, cis-heterossexual e branco, mas também uma projeção sobre os próprios carroceiros como sendo uma profissão masculinizada e “braçal”, algo que eu não conseguiria estudar como um homem-pesquisador “de verdade” o faria.

Comecei a construir as relações no campo com essas preocupações em mente, inclusive, achando que iria encontrá-las e na verdade me surpreendi ao identificar uma complexa rede de produções discursivas e lugares sociais que as pessoas carroceiras estavam inseridas contra tudo aquilo que me “alertaram” para eu tomar cuidado. Apesar de continuar atravessado pelos demarcadores de raça, classe, gênero e sexualidade no campo, nenhum deles me impidiu ou me limitou, entretanto, reconheço que as intersecções e as fabricações práticas nas interações cotidianas me abriram caminhos diferentes no qual tracei a minha pesquisa, todavia, tal fenômeno não é exclusivo de pessoas manchadas epistemologicamente como “os Outros” e sim comum a todos os pesquisadores que se inserem em sistemas culturais diversos em suas redes de significações.

Para iniciar o contato, decidi buscar em redes sociais como o Instagram por perfis que tinham uma relação direta ou indireta com os carroceiros, seja do ponto de vista cultural ou até mesmo de trabalho, utilizando-a como uma ferramenta de promoção, por exemplo. Cheguei nessa possibilidade de encontro ao ver divulgações de diversas vaquejadas e cavalgadas de algumas pessoas, imaginei que poderia ser um lugar propício para o encontro de carroceiros, assim, cheguei na primeira página que consta com mais de 9 mil seguidores. Encontrei uma postagem acerca de um protesto que aconteceria na Orla de Atalaia, marquei presença e fui, mesmo assim, não consegui muita aproximação nesse dia, pois o protesto aconteceu na forma de uma *carroceata* de maneira bem rápida e como estava a pé apenas acompanhei, obviamente, utilizei das redes sociais para realizar uma conversa com o proprietário do perfil logo em seguida.

Consegui uma boa aproximação, expliquei que era estudante da universidade federal e que estava ali para acompanhar os carroceiros nos protestos, nas reivindicações e no que mais estivesse a ser feito, me coloquei à disposição dele para de certa forma ajudar no que fosse preciso. A minha presença obviamente era bastante ambígua neste primeiro momento, pois ser universitário não significava muita coisa, ser sociólogo menos ainda e a única forma que encontrei para tornar-me visível diante dele e para ganhar certa confiança foi através da categoria de “professor”. Com todas as problemáticas que podemos tirar disso, vulgo a estima e status de legitimidade que a docência ocupa na sociedade como lugar que detém um saber

especializado e “verdadeiro”, ainda assim, foi mais fácil para mim do que o limbo do significado que a palavra “sociólogo” provoca em contextos de grupo.

Devido a esta ambiguidade ele sugeriu de marcarmos uma reunião, eu e ele, para conversarmos sobre “quais eram os meus interesses”, pois era lido com desconfiança e como se estivesse querendo prejudicá-los de alguma forma, apesar de saber que havia algo a mais que estava acontecendo ali e que ainda não tinha conhecimento integral. Foram longas conversas em vários dias diferentes com convites diversos para aproximações no qual alguns acabei recusando. O proprietário da página, um homem gay assumido, desde o início já havia pontuado para mim este aspecto em relação a sua sexualidade, me informou também que todos seus amigos carroceiros e não-carroceiros o aceitavam e sabiam, que ninguém tinha “problema” com isso, mesmo assim, fiquei um pouco receoso em compreender o porquê da ênfase constante nesse aspecto que supostamente nos unia - a sexualidade. Depois de algumas conversas e de escutar um pouco de sua trajetória, descobri seu interesse pela política institucional, uma vontade de mudar o mundo e fazer justiça para os seus amigos e sua comunidade no Santa Maria, um bairro da periferia de Aracaju (SE). Ele já havia tentado se eleger pelo Partido Democrático Trabalhista (PDT) através da pauta do Movimento LGBTI+, entretanto, me relatava constantemente da sua frustração com a própria comunidade e seu partido bem como de alguns embates que tinha com outras figuras públicas no cenário local que haviam conseguido se eleger mobilizando a causa e ele não - justamente por isso, ele tinha conflitos com essa pessoa. Além disto, lutava também contra a criminalização da maconha, pela liberação do seu uso com fins recreativos e medicinais e na última eleição tentou se eleger não mais mobilizando a pauta LGBTI+, mas através da luta a favor dos carroceiros.

Nessas conversas indaguei então como que os carroceiros tinham chegado na sua vida e como que agora ele se mobiliza politicamente através do movimento dos carroceiros, de primeira ele não soube me responder com muito afínco, apenas trouxe que os carroceiros sempre estiveram na sua vida através dos seus amigos, pois tinha muitos amigos carroceiros, mas ele próprio não era carroceiro. Sua raiva e sua luta advinham de ver seus amigos e famílias sendo prejudicadas pelo preconceito, pela violência e pelo descaso público.

Quando eu cheguei no grupo que ele fazia parte já havia uma mobilização e organização dos carroceiros, apesar de que esta acontecia de maneira ainda muito incipiente e sem participação na esfera pública institucional, obviamente, com pouquíssimo reconhecimento de seus atos de protestos, geralmente lidos pelos políticos e pela polícia como “algazarra” ou “baderna”. Ele me contou de sua aproximação com o vereador eleito Antonio Bittencourt (PDT), antes vinculado ao PCdoB, que sempre esteve muito próximo dele e que ele era também

professor, seu nome político inclusive é conhecido como Professor Bittencourt. Aqui eu percebi pela primeira vez o porquê que a categoria de “professor” tinha se aproximado muito mais dele e do relato dele de mim para seus amigos próximos, era algo mais familiar porque Bittencourt já tinha uma proximidade maior com ele antes de mim.

No dia 09 de janeiro de 2023, depois de muita insistência, conseguimos marcar uma audiência pública com o vereador Professor Bittencourt, nesse dia havia dois secretários e alguns membros da Juventude do PDT que acompanharam a sessão e depois seguiram para o protesto organizado pela Central Única dos Trabalhadores (CUT/SE) quando o evento terminou. Discutimos sobre a situação dos carroceiros em Aracaju com homens e mulheres trabalhadoras além de provocar o político para apoiar a “causa dos carroceiros” por uma vida digna. Nesse dia, Bittencourt fez um breve relato de sua trajetória em movimentos sociais, apoiando a luta das mulheres, pessoas LGBTI+, movimento negro, direitos humanos e ressaltou um aspecto relevante que “tinha algo em comum com os carroceiros, que também era preto”. Bittencourt também esteve presente na militância negra de Sergipe lutando por melhorias nas condições de vida, trabalho e da cultura negra no Estado através de movimentos sociais como a UNEGRO/SE (vinculada ao PCdoB, seu ex-partido) e senti que esse ponto foi relevante para sobressair um aspecto que fez com que essa relação perdurasse por um período de tempo, ambos implicados neste processo. Também foi ressaltado a necessidade da criação de uma associação para que os carroceiros pudessem ter um reconhecimento jurídico e que através dela poderiam angariar patrimônios, recursos e se organizar politicamente para demandar no poder público.

Saímos de lá com a pauta da associação em mente e, obviamente, como professor, fui encabeçado pela primeira vez com uma responsabilidade diante daquele grupo: de explicar e organizar os primeiros passos para a formulação da associação. Fui intitulado, por hora, não mais como professor, mas como assessor, coisa que jamais imaginei ocupar em um curtíssimo espaço de tempo, penso também que o trânsito destas ocupações só foi possível devido a minha leitura como uma pessoa confiável - um professor assim como Bittencourt. Conseguí realizar um estatuto primário para ser lido e explicado para os carroceiros e assim, no dia 29 de Janeiro, realizamos a primeira assembleia onde foi aprovado o documento.

Neste processo percebi que tudo era muito diferente do que os carroceiros estavam acostumados, entretanto, ainda não havia percebido um ponto específico que só apareceria para mim com a minha primeira entrevista com uma carroceira. Estes tipos de documentações e a burocracia exigida pelo formalismo jurídico se tornaram um fator que dificultava a apreciação da associação como algo constituinte, ainda muito distanciado da realidade deles. Uma pessoa me perguntou “e associação faz o que? pra quê isso de associação?” e esse “papo” de associação

ainda não estava muito fincado entre eles. Já sabia da possibilidade de que a ideia de uma associação, mesmo que com conquistas importantes, poderia fracassar, mesmo assim, foi importante o movimento em torno deste aspecto como um fator de experiência de organização para o grupo, em um contato mais próximo com as esferas públicas e com o institucionalismo burocrático.

No mês seguinte, em fevereiro, tivemos um calendário eleitoral para realização da propaganda, organização da chapa, das propostas e dos cargos. Uma outra questão que logo apareceu que foi a necessidade de unificar as pautas, ter um momento de autorreflexão sobre as condições de vida, trabalho e necessidades imediatas além dos projetos à longo prazo. Foi uma tarefa complexa, talvez eles não tivessem se reunido entre si para pensar *coletivamente* sobre estas questões, os grupos das redes sociais bombardearam de mensagens, opiniões e conflitos, foi um momento de bastante efervescência.

Após uma reunião com um membro da Comissão Eleitoral, o candidato à presidência, que era o mesmo proprietário do perfil que organizou o protesto que participei, marcou uma cavalgada para o dia 05 de Março de 2023 que segundo ele tinha o intuito de fazer com que os carroceiros se aproximassesem mais do processo eleitoral e coordenar a votação ao seu favor, no caso, guiá-los para votar na sua chapa. Entendi esse movimento do candidato à presidência como algo muito comum da sua relação personalista que estabelece com seus amigos carroceiros, mas também como uma tentativa de manter sob seu controle as vias discursivas dos processos associativos, sempre como uma figura de liderança.

Relatei para ele algumas das regras do jogo da forma de fazer política hegemônica para que o processo eleitoral seguisse para conquistar a legitimidade jurídica necessária, por exemplo, as burocracias com advogados, contadores e afins, mas também o fato de que todas as pessoas precisariam ser cadastradas e se filiar, as decisões deveriam ser comunicadas nos grupos de carroceiros oficiais e etc. Na época eu participava de três grupos e sempre houve uma troca bastante intensa, principalmente nos grupos não-oficiais da associação onde o debate fluía mais livremente circulando entre mensagens sobre vendas-trocas de equinos, ofertas de trabalhos, festejos, marchas e conversas pessoais entre amigos.

É fato sobre esse processo que pela primeira vez lidando com dinâmicas de institucionalização os carroceiros estavam implicados e reconheceram a importância dessa organização de sua categoria, entretanto, uma das dados que logo entrou em conflito nesse movimento de constituição da associação foram as formas endógenas de organização que tipificam a "cultura dos carroceiros" como própria, por exemplo, as marchas e cavalgadas, com as formas socialmente legitimadas pelas instituições jurídicas burguesas como os partidos,

associações, cooperativas e afins. Como já havia mencionado, os carroceiros já estavam em seu próprio movimento interno de organização e percebi que a unidade de organização política era o parentesco, mais especificamente o que chamarei aqui de “política das amizades”. “Ser amigo” para os carroceiros tinha um peso muito diferente do que eu tinha, por exemplo, enquanto que para mim “amizade” se constituía como uma forma de laços de intimidade e compartilhamento de histórias pessoais, para eles havia um adicional: fazer amigos os localizavam entre si como carroceiros. Só depois fui compreender porque os amigos de um grupo não tinham uma relação boa com outros grupos de amigos e assim por diante. Não estou aqui afirmando que há uma inimizade antagonista entre os grupos, mas que os grupos de amigos possuem conflitos, simpatias e filiações com outros grupos e isto está relacionado com a história endógena de constituição e formação da relação entre eles. Percebi também que para mim, como um *estrangeiro*, falar sobre esses conflitos era colocar o dedo nas feridas e de certa maneira, um tabu. Após a primeira reunião com Bittencourt, perguntei ao candidato presidente da associação se ele poderia me informar sobre uma carroceira em específico que eu ouvi discursar e ele me alertou que não era muito próximo dela, que não confiava muito, mas que poderia me passar o número de telefone caso eu quisesse. Descobri que ela já organizava com outras pessoas uma festa chamada “Cavalgada das Pitangas” com cerca de 21 anos de tradição, mas constantemente fui alertado sobre pessoas que deveria ou não me aproximar. O mesmo aconteceu com outra carroceira que já organizava outra cavalgada em São Cristóvão/SE, município vizinho, pois ele não era muito próximo dela. Essas relações de proximidade e distanciamento era o que fundamentavam de certa maneira a formação do “grupo de amigos” ainda que não fosse um dado suficiente, pois não tinha como descobrir o que de fato ocasionara essas movimentações.

Apesar destes caminhos espinhosos que estava me situando, uma outra maneira de fazer política dos carroceiros é através das festas, principalmente das cavalgadas. As festas exigem um nível de organização entre os participantes e agentes que perpassa por camadas complexas de confiabilidade, comunicação e tarefismo que permitem com que uma rede de relações sociais seja mobilizada antes, durante e depois para que a festa aconteça. Estas redes também ultrapassam barreiras dos “grupos de amizade”, mesmo que implicitamente o conflito continue operante. Desde a escolha do local de encontro, próximo a uma área verde para que os cavalos possam pastar e também da casa de amigos, quem é o responsável pela música (forró, funk, sertanejo e entoadas, por exemplo), os equipamentos, quem é responsável pela bebida, quem vai aparecer na festa (carroceiros, padres, políticos...) e como que o desfile irá acontecer são questões que importam para os Carroceiros porque esses elementos contam uma história sobre

seu modo de existência no contexto urbano. Festejar é uma forma de afirmação identitária do seu lugar na sociedade e na cultura da cidade que os marginaliza e os exclui, acredito ser a ferramenta mais potente que eles têm para disputar a hegemonia na arena política e cultural. A cultura de marchar com o cavalo e carroça é bastante evidenciada com a cavalgada, que gira em torno de quem é o melhor carroceiro, quem sabe "dominar" mais a arte da carroceria, quem cuida melhor do cavalo e quem apresenta um animal mais bonito, pomposo, grande e forte. Os troteadores como são conhecidos os carroceiros que são especialistas nessas batalhas com seus cavalos, tentam demonstrar através de passos, movimentos e da guia de seus cavalos um jeito de conduzir a experiência a uma bela apresentação de "trote". Pelo menos, é isso que se assenta entre eles como uma política interna de reconhecimento das habilidades socialmente compartilhadas como necessárias para a existência dos carroceiros, claro, não são todos os carroceiros que sabem trotar, mas aqueles que sabem conseguem nos desfiles ganhar mais prestígio entre os próprios carroceiros. Até então não consegui verificar se esse prestígio do melhor trote garante algum tipo de poder político interno, a princípio, me parece apenas funcionar como um amplificador das redes de sociabilidades e interações nos modos de produção de parentes, principalmente amigos.

Tal fato me lembrou dos estudos feitos por Clifford Geertz em “A Interpretação das Culturas” no seu clássico ensaio *Um Jogo Absorvente: notas sobre a briga de galos balinesa*, neste texto através do que intitula antropologia interpretativa de descrição densa, Geertz se insere em uma trajetória nas ilhas de Bali, na Indonésia, para compreender o fenômeno das brigas de galos. Segundo o autor, os galos são substitutos fálicos do poder simbólico exercido pelos homens que se defrontam na arena

a intimidade dos homens com seus galos é mais do que metafórica. Os homens, ou grande maioria deles pelo menos, despendem um tempo enorme com seus favoritos, aparando-os, alimentando-os, discutindo sobre eles, experimentando-os uns contra os outros ou apenas admirando-os, com um misto de admiração embevecida ou uma autoabsorção sonhadora (Geertz, p. 189, 2011)

Embora possa estabelecer um paralelo entre o galo/cavalo como falo masculino em uma analogia, estaria negligenciando o poderio e o papel que as mulheres carroceiras possuem na disputa política do falo e no uso deste na representação coletiva do grupo, fato que será desenvolvido após a entrevista com uma carroceira e a organização das mulheres nas festividades. Mesmo assim, considero o cavalo-falo como uma forma importante da maneira de como a autodeterminação dos carroceiros de maneira geral exercem influência sobre a imagem

coletiva do grupo, este artifício simbólico é tão importante como as carroças para a formação de suas identidades. Geertz revisita Goffman para afirmar que as brigas de galos são “reuniões concentradas” (p. 193, 2011) para descrever um tipo de organização que está situada entre um grupo e uma multidão, todavia, tal fenômeno não pode ser aplicado para pensar as disputas entre carroceiros. Apesar de existir disputas políticas entre os carroceiros, elas geralmente ocorrem de maneira implícita na forma de cortejo festivo, de exibição de seus cavalos e, quando acontecem de maneira direta nas rachas de trotes ou concurso premiado, não possuem um caráter de flutuação de participantes reunidos num fluxo, pois são eventos altamente coordenados com funções delimitadas em um processo contínuo e persistente, vide a periodicidade destes eventos no calendário dos carroceiros.

Além disto, para Geertz a briga de galos estava relacionada do ponto de vista metapsicológico a:

uma representação esopiana do ideal/demoníaco, altamente narcisista, da condição de macho, em termo sociológicos ela é igualmente uma representação esopiana dos campos de tensão completamente estabelecidos pelo ceremonial controlado, abafado, mas, não obstante, uma interação profundamente sentida dos próprios eus no contexto da vida cotidiana (p. 201, 2011)

Ainda neste fio condutor, comprehendo que as festividades carroceiras tem como função localizar quais os grupos de carroceiros que são os melhores do ponto de vista de seus próprios conceitos internos através da disputa endógena entre os grupos de amigos. Apesar de apresentar um cortejo uníssono entre carroceiros, há fortemente uma disputa de alianças entre diferentes grupos de amigos que localizam um carroceiro dentro de seu sistema cultural - em outras palavras, os carroceiros geralmente fazem parte de um grupo organizado de amigos que informam para os outros a qual grupo ele pertence ou é vinculado. Carroceiros sem vinculação específica a um grupo de amigos também existem, obviamente, mas sua influência sobre as decisões e importância da coletividade tende a ser negligenciada.

Este ponto é relevante, pois algumas festas ao exemplo de cavalgadas podem ultrapassar as barreiras dos grupos de amigos, entretanto, ainda há algumas festas também endógenas que estão vinculadas à formação de **equipes**. Encontrei, portanto, que a forma “equipes” e “grupos de amigos” são dois tipos organizativos diferentes, entretanto, falarei mais detalhadamente do *equipismo* e competições internas quando discorrer sobre a primeira entrevista.

Dando prosseguimento, no dia 05/03 estava marcada para acontecer uma cavalgada com concentração na sede da Associação no bairro Santa Maria em Aracaju (SE). Marquei com o presidente para nos reunirmos e fazer o trajeto de ônibus juntos, antes, passamos em uma parte

do bairro Jabotiana chamada de Largo da Aparecida, esse lugar é uma comunidade periférica e também há uma forte presença de carroceiros que trabalham com reciclagem de resíduos sólidos devido à proximidade com os condomínios no perímetro. Percebi que ele notou o meu interesse em conhecer mais os Carroceiros e começou a me conduzir como se fosse um guia pelo trajeto que ele já conhecia como um território de carroceiro. Achei interessante o fato dele tentar me mostrar os lugares como um guia, parece-me a princípio uma tentativa de tentar conduzir o meu olhar a partir de uma imagem que ele construía sobre os lugares que me mostrava, as pessoas que me apresentava e as angústias que ele narrava. Importante ressaltar que nada disso é errado, não fiz esse juízo, assim, eu entendi esse lugar que fui colocado devido a forma de como eu sou lido por eles [os Carroceiros] como professor. Há um peso deste lugar como se eu "soubesse o que fazer" ou como se eu "tivesse o conhecimento", um lugar geralmente que os professores são colocados como detentores de um saber que ninguém sabe ou detentores de relações sociais que podem fazer algo pelas pessoas. Entendi que esse lugar também aparecia na própria condição de vulnerabilidade no qual os carroceiros se encontram, tanto política quanto econômica, de fato, um professor pode acolher essa necessidade, portanto, a projeção sobre mim fazia sentido. Todavia, também não a reivindiquei como única, tentei deixar um lugar de ambiguidade na minha presença/ausência, ouvi muitos "quem é ele?" e isso de certa forma me reconfortou, pois sabia que o lugar de prestígio não era unívoco. Infelizmente, não chegamos a nos aprofundar no Largo da Aparecida, uma vez que estávamos atrasados para o evento no Santa Maria. Seguimos de ônibus para o Terminal de Integração do D.I.A, no meio do caminho nos deparamos com um carroceiro amigo ao lado da esposa. Nesse momento fiquei apagado da conversa entre ambos no trajeto que ligava o terminal a Ponta da Asa (final da linha no Bairro Santa Maria), o que me permitiu ficar em um lugar de observação direta. O presidente e esse amigo falavam sobre seus outros conhecidos e colegas carroceiros, sobre os carroceiros "ruins", aqueles que estão envolvidos com tráfico e criminalidade, como que eles manchavam a luta dos carroceiros e que era melhor eles se manterem afastados. Esse foi um dos motivos que fez o presidente sair de um dos grupos dos Carroceiros no WhatsApp, pois havia algumas atitudes suspeitas e ele, como pessoa envolvida na esfera política sergipana e como membro candidato à presidente da associação, não poderia ficar "manchado" e seu amigo concordou. Percebi que eles estavam falando entre si, sem a minha presença, porém endereçados a mim de maneira indireta, como se quisessem que eu escutasse como que eles eram "pessoas de bem": eles também estavam ali tentando fazer com que um professor confiasse que eles eram pessoas respeitosas dado o estigma social que incide sobre o grupo. Além disso, quando eles perceberam meu interesse na conversa, o presidente começou a discursar sobre reciclagem e sobre a vida

deles, quase como se quisesse que eu escutasse o que seu amigo passava tentando mais uma vez conduzir uma experiência aos meus olhos, como se internamente ele falasse "aproveite que o professor está aqui para te ouvir e fale!". Assim, ele começou a fazer perguntas sobre seu trabalho, seu amigo havia vendido a carroça tempos atrás e estava agora tentando comprar outra pra voltar ao ofício. Ele comentou que vendeu tudo porque precisava do dinheiro na época, mas agora ficou sem trabalho novamente e pensava em voltar a manobrar carroça. O amigo dele também ressaltou como a vida após o término do lixão do Santa Maria ficou mais difícil, ele disse "o lixão alimentava muita gente, muita gente tirava seu sustento dali" e reforçava que depois que extinguiram muita gente voltou para mais abaixo da marginalidade. Continuaram conversando até seu amigo descer no ponto próximo e nós dois continuarmos em direção a Ponta da Asa.

Ao chegarmos em nosso destino, seguimos para uma visitação na ocupação do "Valdice Teles" organizada pelo Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST) ainda com o intuito de me mostrar suas redes de relações de amizade. Em uma tenda no meio da ocupação sentamos para conversar com mais 4 amigos, ele logo começou a discursar sobre a importância da associação, convocando-os para participarem do evento que aconteceria neste mesmo dia. Sempre que lembrava como era necessário se organizar na associação, o presidente também lembrava do projeto de criminalização da atividade com carroças (o PL 106/2016, de autoria da Kitty Lima). Ao caminhar pelo terreno, fazia contato visual com os moradores e acenava como se fosse um conhecido por todos, percebi assim que ele estava angariando seu capital político naquele momento, buscando acumular "votos de confiança" dos moradores – nas conversas do ônibus havia contado ao seu amigo que estava pensando em se candidatar a vereador próximo ano e que criaria um grupo específico apenas com os mais "próximos" que o apoiassem para que montassem uma **equipe**. Em seguida decidiu visitar uma amiga sua, catadora de material reciclável, mas uma vez fez o trabalho de germinar a semente da associação, mas ainda aproveitou para gravar um vídeo encenando como seria o dia-a-dia de um catador para colocar nas redes sociais em sua estratégia de propaganda para as eleições. Em seguida, seguimos para o horto do Santa Maria onde se localizava a futura sede da associação, no meio do caminho, sugeri para ele que o fato da ocupação Valdice Teles já ser organizada pelo MTST era um fator positivo para a associação, pois poderiam formar alianças, mas ele demonstrou um certo receio com "aquele povo que ocupa terra", parecia haver um medo de se misturar com a imagem estereotipada do MTST que tem mobilizado um lugar simbólico muito reacionário nas populações em geral com um pânico de invasores. Além disso, ele sabia que as pessoas ali já estavam organizadas com outros interesses políticos que não era os de votar nele,

ou seja, aquele lugar oferecia uma disponibilidade de capital político limitada, apesar de haver vários amigos dele ali, ainda assim, eram amigos que não "chegavam juntos para apoiar a candidatura dele" e isso o desestimulava. Desta forma, podemos afirmar que isso se relaciona ao fato de perceber que seu impacto ao disputar estaria sendo ínfimo por imaginar que não conseguiria tanta penetração e alianças ou que era um campo de batalha sem retorno de investimento político.

No trajeto até a sede, passamos por alguns caminhos que para mim, a princípio, eram distintos do usual para minha subjetividade. Eu, um homem branco de classe média, morador de bairros urbanizados há tempos, sempre fui socializado a condução de um espaço público ordenado por calçadas, ruas e casas, no máximo, terrenos baldios eram revisitados como alternativas de encurtamento de caminhos. Entretanto, como o espaço do horto do Santa Maria, diferente de um bairro completamente urbanizado e institucionalizado como o 18 do Forte, Santo Antônio, Ponto Novo, Centro e afins, bairros mais controlados espacialmente pelo poder público, o Santa Maria contém muitas áreas sem ocupação imobiliário, utilizadas de maneira voluntária entre as pessoas seja por usucapião, compra e venda mais rotineiras, ocupação para construir uma moradia. Diferente de outros bairros onde há uma política de habitação, um interesse imobiliário, comercial e institucional maior, no horto eu encontrei uma presença da ausência, inclusive, é válido elucidar esta percepção a partir do conceito de "espoliação urbana" do Lúcio Kowarick. Segundo o autor, a "distribuição espacial da população no quadro crescimento caótico reflete a condição social dos habitantes da cidade, espelhando no nível do espaço a segregação imperante no âmbito das relações econômicas" (Kowarick, p. 30, 1979). O sociólogo retoma a questão da expansão das cidades e o fim das vilas operárias que constituíram o primeiro momento da urbanização brasileira após a abolição da escravidão. Os custos de reprodução social da força de trabalho foram então entregues às dinâmicas do mercado imobiliário, ocasionando numa "retenção privada da mercadoria terreno" (Kowarick, p. 31, 1979) e da ausência do poder público na organização social do solo urbano. Segundo Kowarick a questão urbana pode ser pensada sobre dois aspectos, o primeiro diz respeito à "pauperização absoluta e relativa" (Kowarick, p. 59, 1979) que incidem sobre a classe trabalhadora, mas também sobre o aspecto da espoliação urbana que a define como:

o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho" (Kowarick, p. 59, 1979)

Segundo ele o processo de acumulação de riquezas acontece através da criação de excedente por via da pauperização absoluta acirrando o processo de espoliação urbana, o papel do Estado é incentivado como promotor de um modelo de desenvolvimento social e econômico que favorece a acumulação, portanto, produz a pobreza como necessária a reprodução ampliada do capital urbano.

Retornando para o contexto específico, as áreas mais distantes do Santa Maria, como a Ponta da Asa, o Horto ou aquelas mais próximas do conjunto Barreiro na divisa com o Santa Lúcia possuem uma materialização da ausência intencional das políticas governamentais e, nas poucas vezes que aparece, é na forma de repressão policial. Desta forma, pensar a ausência não como falta, mas como presença de uma política de desvalorização dos terrenos, das vidas e da força de trabalho ali presente, como bem aponta Kowarick. Por exemplo, nesse mesmo dia, inclusive, a polícia rondou o evento dos carroceiros cerca de três vezes. A polícia se torna bastante presente nessas áreas onde os terrenos são públicos, mas que são ocupadas pelas pessoas "não autorizadas" e que fazem eventos também "não autorizados":

O Estado, para viabilizar semelhante ‘modelo de ordem social’ de características selvagens para a força de trabalho, só pode assumir feições nitidamente autoritárias e repressoras. O controle e contenção dos movimentos reivindicativos passam a ser condição para a efetivação de semelhante modelo excluente de repartição dos benefícios, que, por sinal, tem sido a tônica do processo de acumulação recente no Brasil (Kowarick, p. 59-60, 1979)

Na sede visitamos uma carroceira mãe-de-santo que construiu um terreiro, mais uma vez, o presidente me mostra seus contatos tentando me conduzindo a uma imagem específica que "talvez ele goste de conhecer essas pessoas". Percebi que também era uma estratégia dele para manter o professor por perto, mostrar essas coisas que "o povo da universidade gosta de ver porque assim ele pode falar da gente". A sua amiga possuía um minicurral onde moravam dois cavalos, ao lado tinha sua casa e um terreiro, morava junto com ela o seu filho, guardava uma carroça cheia de materiais e sua casa na beira do Rio Sergipe. O presidente estava mais preocupado com outras questões com ela, mais voltadas a sua política das amizades - aproveitou para conversar sobre sua aposentadoria e afirmar que iria ajudá-la.

Depois de um tempo conversando e esperando os outros carroceiros, percebemos que não estavam encontrando o lugar determinado, a sede nova era pouco conhecida. Decidimos então nos encontrar na porta de seu amigo. Nesse momento percebi mais uma vez o peso da ambiguidade da minha figura, agora como algo negativo, pois como não era nitidamente

carroceiro, também não parecia ser amigo íntimo do presidente e ao mesmo tempo estava acompanhando tudo de uma maneira próxima.

As perguntas *quem é ele?* ou *ele é seu ‘amigo’?* [ênfase na palavra amigo] revisitavam as rodas de pessoas em direção a mim e de certa forma todos meus contatos com os carroceiros nesse dia aconteceram por intermédio da figura do presidente como um apresentador. Neste momento percebi que não ser amigo nitidamente conhecido do presidente como seus outros amigos, o fato da minha presença como professor ainda não ser reconhecida pela maioria e meu lugar social como um homem branco nitidamente marcado como diferente dos outros homens pelas vestimentas, modos de falar e de se comportar, ou seja, um homem *estranho*, talvez uma bixa, já que não tinha sequer comentado nada sobre minha vida pessoal. Compreendo que estas possibilidades reacenderam os caminhos de eu ser interpretado de maneira ambígua - o que apareceu para mim como um reforço da palavra “amigo” dita verbalmente como se estivesse com aspas. Esse dia foi meu primeiro dia em uma festa, estava um pouco tímido e tive minhas limitações entre as tarefas de assessorar o evento político registrando tudo, auxiliar na organização e também de observar como sociólogo não-nativo tudo que acontecia. Também comprehendi que essa intermediação incidiu como necessidade ao presidente com o intuito de controlar os discursos na sua figura: quando ele me apresenta, de certa forma, tem minha imagem associada a ele. Tal aspecto não me omitiu de participar das atividades, mas me incomodei com a minha vinculação direta a ele, em um lugar de ser seu secretário, por exemplo, já que era isso que uma pessoa mais “íntima” faria, não é mesmo? Essas limitações me fizeram, depois, procurar expandir minha rede de relacionamentos e criar autonomia entre os carroceiros para desvincular minha imagem a dele, também, para traçar novos caminhos.

A cavalgada em si começou por volta das 16:30 saindo da porta de seu amigo, fazendo uma marcha nas ruas do Santa Maria. O contato com a vizinhança foi muito solícito, as pessoas apareciam à porta para fotografar, escutar as palavras de ordem, mostrar aos seus filhos a cavalgada. As crianças ficavam encantadas com a marcha, com os cavalos troteando nas ruas e com todo o enredo montado ali em cena. A marcha era seguida de um gênero musical conhecido pelos carroceiros como entoadas/toadas, as toadas são um tipo de música cantada na forma de poesia falada com som de viola geralmente acerca da realidade de carroceiros/vaqueiros. É uma música marcada pela religiosidade, na qual as figuras do catolicismo aparecem com veemência nas letras, inclusive, há uma forte conexão entre as procissões católicas no interior com os carroceiros/vaqueiros/boiadeiros. Além disto, me questionei se não seria através desses eventos como cavalgadas, dos esportes como corridas de charretes e do uso dos cavalos pelas crianças que seria uma das primeiras formas de inserção na cultura carroceira? Obviamente este aspecto

não necessariamente é determinante, penso que há um demarcador de gênero bastante forte uma vez que vi meninos sendo iniciados, mas não vi meninas, mesmo que haja mulheres carroceiras, talvez o conjunto de práticas ritualizadas de iniciação aconteça de formas diferentes.

Após a carroceata acontecer, voltamos para a porta de seu amigo onde ela foi finalizada, entretanto, a festa ainda continuava entre os carroceiros, comuniquei que precisaria me ausentar naquele momento e, quando pensei que iria voltar sozinho, me foi oferecida uma carona por um carroceiro que morava próximo a mim. Aceitei e a partir deste momento outras questões foram surgindo na relação entre os carroceiros, a primeira delas foi a forma de utilização dos espaços urbanos que se dá de maneira diferente: enquanto o fluxo ordenado de veículos acontece por meio das vias oficiais, os carroceiros possuem um conhecimento próprio sobre as rotas locais não-oficiais, geralmente estradas construídas pela própria movimentação de carroças e outros veículos que ligam pontos da cidade que não foram ainda explorados pelos órgãos públicos de urbanização. Tal fato retoma os pontos ressaltados por Moura (1988) de que os carroceiros constituíram junto ao movimento tropeiro uma das formas de exploração do solo e de áreas não habitadas, abrindo os caminhos para a modernização da cidade do Rio de Janeiro, por exemplo. A rota do final de linha do Santa Maria (na Ponta da Asa) é ligada ao final de linha do bairro Santa Lúcia, no conjunto Aloque, pelos caminhos traçados pelos carroceiros e neste último, encontra-se uma outra comunidade carroceira. Ao me deixar em um ponto próximo da minha residência, agradeci a carona e uma moradora do bairro Santa Lúcia apareceu repentinamente, para seu carro e solicita os serviços de um carroceiros, nos despedimos ali mesmo e ele seguiu com seu trajeto.

Depois deste evento se passaram alguns dias até a eleição final no dia 18/03 conforme e a reunião de posse no dia 24/03. Neste último dia, os participantes estiveram presentes colocando suas demandas para a chapa eleita, apresentando suas angústias e necessidades bem como suas ideias e contribuições para o período de trabalho da chapa. Um dos pontos mais importantes levantados foi a necessidade de vacinação e de atendimento veterinário gratuito para seus cavalos, os carroceiros e carroceiras relatavam constantemente como que era bastante oneroso a consulta e medicamentos para cavalos de grande porte, muitos não tinham condições de arcar com os custos. Apesar disso, alguns conhecimentos técnicos não-oficiais são compartilhados entre os carroceiros como uma forma de “medicina veterinária popular” que tem como intuito principalmente reduzir os custos com saúde animal, tal fato fica mais explícito na segunda entrevista que realizei e será melhor detalhado no seu escopo.

Começou-se então uma corrida interna para angariar veterinários que estivessem aptos a prestar trabalho voluntário ou a baixo custo para os carroceiros em um dia de evento especial,

além disto, haveria uma competição de *American Trotting* (ou Corrida de Carroças) onde o vencedor receberia um prêmio em ração para os cavalos. O presidente junto com alguns membros da chapa iniciou um planejamento para tentar conquistar patrocinadores e apoiadores, entretanto, tal feito não foi tão efetivo quanto o presidente imaginava, ele encontrou muitas dificuldades na formação de alianças entre os vendedores, os médicos e a população em geral.

Mais uma vez as dinâmicas do conflito de amizades aparecem quando uma carroceira relatou uma experiência de doença em seus dois cavalos e indicou um amigo veterinário que poderia auxiliar, entretanto, percebi que havia muito forte uma política de inimizades já que ela não era muito próxima do grupo de amigos que estavam organizando a chapa da associação. Ainda, evidenciava-se outro problema: para conquistar legitimidade institucional a organização precisaria de um CNPJ, um processo oneroso e que necessitava de manutenção jurídica de um advogado. As aproximações com um advogado aconteceram de maneira bastante conflituosa, uma vez que ele possuía uma visão completamente técnica do âmbito jurídico, social e cultural dos carroceiros como se fosse uma mera questão de ausência de dinheiro para investir ou falta de vontade dos carroceiros - também a própria figura do presidente entrava em xeque como alguém que não estava atuando de maneira correta ou adequada, conforme os parâmetros legais.

Destas movimentações participei de reuniões com o advogado e algumas outras com os próprios carroceiros em conjunto com o advogado, percebi que apesar dos conflitos existentes desta relação os contornos associativos estavam ganhando mais nitidez e decidi me afastar para conseguir analisar a situação com mais cautela. Percebi dois aspectos que talvez estivessem embaçando minha experiência em campo: o primeiro deles é a endogenia a um grupo de amigos que me fornecia uma visão bastante limitada da situação com base no pensamento daquele grupo em específico. A segunda diz respeito às relações de gênero: percebi algumas políticas internas de reconhecimento que excluíram mulheres da participação política coletiva, colocando-as como apoio das vozes de seus maridos carroceiros, todavia, em outros grupos de amigos, algumas mulheres ocupavam lugar de lideranças e organizavam seus próprios eventos como a Cavalgada das Mulheres de São Cristóvão/SE. Quando questionei o porquê da predominância masculina, mesmo tendo diversas mulheres organizando os eventos, tive como resposta o fato de que as mulheres não participavam porque sua interação com outros homens poderia causar ciúmes em seus maridos, podendo ocasionar rupturas e brigas entre os elos que conectam os grupos de amigos. Assim, concluí que o grupo do qual estava primariamente ocupando era bastante masculino, que tal fato poderia estar comprometendo a abrangência do fenômeno e da complexidade dos carroceiros diante de outros aspectos que emergiram para mim a partir da análise dos meus diários de campo.

Precisei, portanto, me afastar para assentar todas essas experiências e tomar uma decisão sobre o que faria a partir daquele momento: decidi, portanto, entrevistar a primeira carroceira mulher, organizadora de uma festa de vaqueiros e carroceiros em São Cristóvão e depois, um outro carroceiro que tinha se afastado da associação para aprofundar ainda mais a questão. Ainda, expandi meu contato para uma outra periferia, agora situada no Conjunto Barreiro, entre os bairros Jaboliana (Aracaju/SE) e Rosa Elze (São Cristóvão/SE) em uma área de conurbação marginalizada, os relatos que se seguem trazem algumas novas evidências sobre minhas investigações.

6.3 As Festas da Tradição: da política das amizades ao equipismo

A dinâmica interna de organização dos carroceiros se demonstrou bastante complexa a partir dos grupos de amigos, a partir deste momento do texto apresentarei um segundo aspecto que emerge da minha primeira entrevista com uma organizadora de uma festa de uma equipe de carroceiros de São Cristóvão (SE), município próximo pertencente a Região Metropolitana de Aracaju (RMA). Como foi a minha primeira entrevista da fase exploratória, fui sem roteiro e sem nenhuma organização esquemática, apenas tinha em mente que gostaria que ela relatasse um pouco da sua trajetória até chegar na organização da cavalgada, quis realmente escutá-la para tentar captar as nuances primárias do nosso contato e depois, no decorrer das outras entrevistas conseguir estruturar melhor algumas questões. Na semana que a convoquei para uma entrevista, conversei explicando sobre minha pesquisa e meu interesse com os carroceiros, ela se demonstrou bastante animada e marcamos para um sábado à tarde. Ao chegar na casa dela tive uma surpresa, pois além dela havia um companheiro da sua **equipe** que organizava a festa. Quando cheguei percebi que ela estava bastante empolgada, mas ele demonstrava estar um pouco receoso, me olhava com certa desconfiança e impaciência, olhava a rua e fugia do contato direto como se quisesse me perguntar alguma coisa.

Depois de um tempo conversando sobre o trabalho que faziam na equipe, ele então toma a voz e me pergunta o que eu fazia na universidade, respondi que tinha me formado em Ciências Sociais, que atualmente desenvolvia um projeto de pesquisa sobre os carroceiros no mestrado em sociologia, ele confessou pra mim com desprezo e infelicidade a seguinte frase: “achava que você era jornalista!”. Não tinha percebido, mas quando cheguei a filha da organizadora de festas tinha me gravado com seu celular e postado um vídeo nosso na página oficial da equipe como uma forma de promoção, a legenda enfatizava que eu estava ali para fazer uma entrevista

como se fosse de fato um jornalista que iria fazer uma matéria para promover a **equipe** que organizava.

Depois que expliquei esse fato, ele muito decepcionado, ficou mais alguns minutos conversando e foi embora. Continuei a entrevista com a organizadora da festa, proprietária do perfil de uma equipe de festas e de um grupo em outra rede social que somava um grande quantitativo de participantes. Para manter o sigilo das informações sobre os pesquisados, substituirei o nome da pessoa entrevistada no decorrer da pesquisa por nomes-fantasia ou por nomes-fictícios. Os nomes-fantasia aludem a uma história social compartilhada entre os carroceiros e carroceiras, de pessoas e personalidades ligadas por vínculos culturais, econômicos e/ou históricos escolhidas pelo pesquisador. A seleção de nomes-fantasia em substituição do nome próprio cumpre com a função de omitir as informações dos sujeitos uma vez que como bem ressaltado, são sujeitos que estão envoltos em realidades conflitantes e disputando reconhecimento político interna e externamente. Além disto, convém reforçar que antes da realização das entrevistas foi perguntado sobre a utilização dos discursos elaborados para fins de pesquisa, mantendo os dados sigilosos, recebendo a aprovação de todas as pessoas participantes.

Carolina Maria de Jesus⁹ (nome-fantasia) é uma mulher negra, moradora do bairro Rosa Elze em São Cristóvão/SE, trabalha como auxiliar de dentista em uma clínica no centro da cidade de Aracaju/SE, possui três filhos sendo o mais velho um carroceiro que mora no mesmo bairro. Ela é líder de uma “equipe de carroceiros” famosa no município que é uma organização mais fechada com 6 pessoas. Assim que cheguei, Carolina me presenteou com uma camiseta da cavalgada que ela organiza - já reparei nesse momento como que cada equipe possuía seu próprio fardamento oficial. O fardamento me parece ser algo importante para as equipes, elas identificam ainda mais os carroceiros e cada um usa aquela conforme a equipe que participa naquele momento, ela tinha me falado que era um “presente” dela para mim por ter ido conhecê-la e escutar um pouco da sua história. Eu fiquei muito agradecido, logo fui me trocar antes mesmo de começar a entrevista, pois ela tinha me comunicado que queria me levar no pasto onde seus cavalos ficavam e para conhecer algumas pessoas importantes depois que conversássemos. Além disto, ela me receptionou com bolo e sua filha bastante interessada em tudo fazia a moderação das redes sociais da equipe, me gravava enquanto conversava com ela e postava em comemoração pela conquista.

⁹ Carolina Maria de Jesus foi uma escritora, compositora e poetisa mineira. Ela ficou mais conhecida pelo seu livro “Quarto de Despejo” (1^a ed., 1960), além disto, era catadora de materiais recicláveis e também carroceira.

Quando começamos a conversar, percebi uma retórica bastante comum entre os carroceiros urbanos que é a de trazer a defesa dos equinos para o início das conversas. Ainda não tinha tocado nesse ponto sobre o projeto de criminalização, mesmo assim, ela ressaltava constantemente a visão de um carroceiro ruim *versus* o carroceiro bom, este mesmo fenômeno se repetiu na minha segunda e terceira entrevista. Tal fato decorre como uma defesa: o carroceiro ruim é aquele que não cuida do animal e que representa uma vergonha para a classe, ela trouxe isso para mim como uma forma de reforçar obviamente que era uma “carroceira boa” e que a equipe que coordenava também. Isto pode ser explicado a partir da construção da imagem dos carroceiros na mídia dos centros urbanizados, isso tem mudado bastante conforme os avanços do processo de metropolização como bem foi apontado na investigação sócio-histórica dos carroceiros em Sergipe mais recente de 2000 a 2022. Essa transição acontece em virtude da criação de órgãos de regulação do espaço público como a EMSURB, EMURB e DETRAN, por exemplo, mas também com desvalorização cultural sofrida por este grupo após o fim da Secretaria de Cultura e Assistência Social que apoiava as festividades em Aracaju/SE principalmente nos períodos juninos (Oliveira, 2023). A mídia fortemente aliada aos projetos desenvolvimentistas da Região Metropolitana de Aracaju reforçou junto a agentes políticos o estereótipo de que alguns grupos sociais “atrasam” o sentido do progresso, servindo como bodes-expiatórios para a implantação de práticas higienistas do espaço urbano que corroboram interesses da burguesia imobiliária.

Há uma dinâmica importante a ser ressaltada em relação ao “carroceiro mal” que pode ser interpretada a partir do conceito de “imagens de controle”, que é eminentemente racista como aponta Patrícia Hill Collins em seu livro *O Pensamento Feminista Negro* (2019) e bastante trabalhado pela pesquisadora brasileira Winnie Bueno (2019). Collins estava a pensar como que na relação entre mulheres brancas e mulheres negras, principalmente no interior das famílias e na relação com o trabalho doméstico executado, as mulheres negras eram constantemente atravessadas por estereótipos rígidos que visavam dar manutenção às relações de exploração-opressão, com o intuito de naturalizá-las e colocar as mulheres negras no lugar social que a branquitude do pós-escravismo havia estruturado como ideal. Bueno explica que

as imagens de controle são propagandas de forma tão massiva e constante na mídia por uma razão bastante específica: é confortável para a comunidade branca que existam justificativas que lhes retirem a responsabilidade pelo contínuo de violência que a exploração econômica dos povos negros significou na construção do status quo da branquitude (p. 112, 2019)

Apesar de Collins trabalhar especificamente em relação à realidade das mulheres negras, é possível ampliar esta categoria para pensar sobre os sistemas coloniais de representação do Outro. Os Carroceiros são constantemente relembrados que não estão no seu “ambiente natural” ou “adequado”, que estão inevitavelmente realizando algo ilícito a todo custo e tal fato é reforçado pelas instituições de fiscalização pública e policiais como exemplifiquei no levantamento noticioso de sobre carroceiros de 2000 a 2022. Um exemplo possível é o discurso do funcionário da Secretaria de Meio Ambiente que em uma matéria supostamente generalista sobre maus-tratos de animais, ele reforçou no meio da notícia que:

“Nossa equipe flagra diversos cavalos sendo maltratados pelos carroceiros. Estes animais apresentam manchas na pele, feridas, machucados provocadas pelo atrito com os arreios, queimaduras nas patas, entre outras enfermidades”¹⁰

Além deste, exemplifico com um post em blog escrito em 2013 por uma mulher branca sergipana, no qual ela diz que:

“No dia 27 de maio de 2013 um cavalo foi morto devido aos maus tratos durante uma cavalgada, **coisa da Idade Média**, evento ridículo de gente ridícula e sem noção, que já deveria ter sido banido da face da Terra! O crime aconteceu na cidade de Ribeirópolis – SE. [...] Na cidade de Lagarto, dois carroceiros **bandidos** amarraram um cavalo e puxaram com tanta força que o animal veio a óbito, nesse caso quem presenciou diz que prefere não dizer o nome dos **marginais**”¹¹ [Grifo Nosso].

É evidente que ao elencar atos de maus-tratos e associar a coletividade dos carroceiros só ganha proporções como esta porque são, obviamente, um grupo já marginalizado na sociedade. Em algumas outras matérias jornalísticas encontrei fotografias com nome completo e idade, quase como se estivessem entregando todos os dados para se fazer a denúncia para a polícia. A imagem de controle desumaniza, retira a capacidade de articulação e de subjetivação de um indivíduo e/ou de uma coletividade, no caso dos carroceiros ela tem como pressuposto agir de maneira invertida: as pessoas brancas ao pessoalizarem os animais dentro de sua comunidade moral atuam de maneira reversa excluindo os carroceiros da política de autodeterminação, tornam-se portanto sua negação constitutiva, o **carroceiro-vilão** (não-humano). Apesar dos diversos esforços dos carroceiros para contornar esta imagem, inclusive através de seus festejos e tradições, esta forma sempre retorna em todas as minhas interações

¹⁰ “Sema atua na fiscalização de maus tratos contra animais”. Disponível em: <https://www.aracaju.se.gov.br/noticias/72752/sema_atua_na_fiscalizacao_de_maus_tratos_contra_animais.html>. Acesso em 20/02/2024

¹¹ “Sergipe e a matança de cavalos: carroceiros que matam e festas sem razão de existir”. Disponível em: <<https://graziela.wordpress.com/2013/06/16/sergipe-a-matanca-de-cavalos-tres-casos-na-mesma-semana/>>,

que tive. Eles constantemente tentavam reafirmar que não eram “maus” mesmo que eu sequer tivesse comentado algo, mas a estrutura racista opera sobre todas as práticas sociais, portanto, ela chega antes de mim e eu como um pesquisador branco ao dialogar com carroceiros majoritariamente negros, estarei sempre ali como uma lembrança da violência cotidiana sofrida por eles que além de desumanizá-los acaba por invisibilizá-los na arena pública, por acreditarem que são de fato como as imagens racistas imperam para dar sentido social como violentos, esta é uma evidência forte da dominação racial em Sergipe. Como bem ressalta bell hooks (p. 42. 1989) citada por Collins (p. 153, 2019)

Como sujeito, toda pessoa tem o direito de definir sua própria realidade, estabelecer sua própria identidade, dar nome a sua própria história [...] como objeto, a realidade da pessoa é definida por outras, sua identidade é criada por outras, sua história é nomeada apenas de maneiras que definem sua relação com pessoas consideradas sujeitos

Há uma prática bastante comum da polícia sergipana de apreender os equinos de seus tutores carroceiros quando o mesmo não acontece com os violentadores brancos, pois implicitamente a política do cuidado animal reproduz uma outra face desta questão, a de que a comunidade carroceira não teria capacidade de cuidar de seus animais por não terem “compaixão” com seus pets - presume-se, portanto, que os não-carroceiros a possuem e isto humaniza-os. A organização moral das práticas de cuidado envolve uma rede de valorações sobre o lugar ideal para os equinos que dentro desta perspectiva seria longe dos carroceiros “violentos”. Trago este ponto para evidenciar que não há nada, absolutamente nada, que distingue a capacidade de cuidar de seus equinos que os carroceiros têm de outros não-carroceiros, a não ser os recursos financeiros disponíveis. As imagens de controle fazem parecer que há algo de intrínseco no *ser carroceiro* que faz com que atos de maus-tratos aconteçam porque justamente eles não poderiam fazer outra coisa a não ser a violência. É uma das maiores armas ideológicas do racismo que a comunidade branca sergipana e os ativistas dos direitos dos animais usam para justificar suas ações punitivas, junta-se a isso a privatização da política do cuidado animal que tem como pressuposto a estruturação de uma família branca de classe média como lócus ideal do cuidado - isso equivale para pets convencionais como cachorro e gato, mas também é válido para equinos na utopia bucólica de famílias brancas urbanas na construção de sítios no interior. Quando acontece o confisco de um cavalo, por exemplo, ele vai para um local que os carroceiros chamam de “Queima” - um Curral Público organizado pela EMSURB chamado de Centro de Apreensão de Animais (CAA). Carolina, contudo, aponta que os animais que vão para o Queima muitas vezes não têm tratamento adequado:

[Carolina] Pronto, aquela deputada né... Kitty Lima, eu já discuti com ela e disse ‘se você defende tanto os animais, eu não quero que você vá não, eu quero ir com você nos Queimas seja daqui que São Cristóvão ou o do Dezoito [Bairro da Capital Aracaju] que eu não conheço, mas o relato de que eu tenho de lá não é bom. Dizem que os cavalos ficam lá à mercê, à sorte e que não tem comida, só água e olhe lá!

As apreensões acontecem principalmente devido a prática comum entre os carroceiros de deixar o animal pastando em áreas públicas com vegetação, pois reduz os custos com a alimentação, entretanto, tal fato é compreendido pelo Centro de Apreensão de Animais como prejudicial ao ordenamento das vias públicas, realizando o confisco. No dia 03 de abril de 2023 a EMSURB faz uma postagem onde o animal é colocado mais uma vez como vítima de maus-tratos ao ser encontrado em uma canal aberta, há o reforço do lugar de violência associado ao seu tutor: “após o resgate, o cavalo foi examinado e, por não apresentar ferimentos, foi entregue ao proprietário e o acusado da agressão autuado por policiais militares”¹².

As imagens de controle circulam constantemente os carroceiros, tal fato será melhor destrinchado com a terceira entrevista na experiência de um carroceiro, mas de antemão identifico que os carroceiros são alvos de uma política do cuidado animal embranquecida que os acusam de não estarem sendo bons tutores, de matarem seus cavalos intencionalmente por serem maus ou por negligência. O trabalho de cuidado é marcado como algo feminino, mas ao mesmo tempo é branco, ou seja, é preciso cuidar como uma mulher branca cuidaria e tem as protetoras de animais como figuras ideais dessa equação simbólica. Assim, Bueno traz em sua dissertação sobre como “trabalho de cuidado negro” exercido pelas mães era algo considerado perigoso ou nocivo pela ideologia racista, aqui expando essa discussão para pensar algo maior sobre o exercício do trabalho de cuidado em geral que mesmo sendo algo feminilizado é, neste caso, constituída por agentes sociais (carroceiros) do gênero masculino, por exemplo, como é no caso de outras profissões feminilizadas como a enfermagem e docência infantil. Assim, penso sobre isto de maneira mais ampla, compreendendo as dinâmicas raciais/generificadas que incidem sobre o grupo que são colocadas em evidência pelas instituições de regulação estatais como apresenta Bueno ao se referir sobre especificamente às mães negras:

Retratar mulheres negras enquanto matriarcas agressivas valida o tratamento social, político e jurídico destinado às mães negras. Uma vez que esses estereótipos são articulados para criminalizar mulheres negras, o exercício da

¹² “Centro de Apreensão da Emsurb resgata animal vítima de maus-tratos”. Disponível em <https://www.aracaju.se.gov.br/noticias/99691/centro_de_apreensao_da_emsurb_resgata_animal_vitima_de_maus-tratos.html>. Acesso em 22/02/2024.

maternidade por parte dessas mulheres sempre será questionado [...] o estereótipo de ameaça que é mobilizado aos corpos negros é justificado também a partir da ideia de que a maternidade negra é irresponsável e narcísica. Esses padrões, da ameaça e da inexistência da família são utilizados para justificar a ação das polícias (p. 118, 2019).

Portanto, aqui opero uma substituição para ampliar a discussão de “maternidade” para o de “tutoras/es”, entendendo este último dentro do escopo de “trabalho de cuidado”, mas voltado para a relação de cuidado com os equinos, pois quando regido sobre o crivo analítico interseccional ele também perpassa por atravessamentos de raça, classe e gênero. Entendo que a política do cuidado animal reproduz as esquemáticas do racismo que operam em toda a organização social do cuidado e da violência, obviamente, estou realizando um recorte aqui para informar sobre a relação de cuidado dos carroceiros com seus equinos, mas que em nenhum momento as autoras citadas trazem essa discussão. A intenção aqui não é de realizar uma extensa discussão sobre o trabalho de cuidado em si mesmo, mas de como ele é perpassado por marcadores sociais que informam o porquê que as interações sociais com os carroceiros sempre acontecem com esse medo de serem alvejados como “maus”, principalmente ao se defrontarem com alguém não-carroceiro e branco.

Dando continuidade às conversações, Carolina continua a me informar como foi que começou a liderar a sua equipe. Ela me conta que tudo começou quando foi chamada por um **grupo de amigos** para compor uma **equipe**:

[ENT] E como foi que você se interessou a começar a fazer a cavalgada?

[Carolina] Aconteceu em 2019 na 4^a Cavalgada dos Z. [Outra Equipe] que teve uma reunião com o pessoal, me convidaram para ir e eu fui. Fomos na carroça: eu, meus sobrinhos e minha filha pra acompanhar a cavalgada. Quando eu vi a festa, como falei pra você, me apaixonei... porque é muito linda, muito linda! E assim, a depender do lugar que você chegue você vê com uma visão mais influente, como é que diz... com uma visão maior da coisa. Eu achei que ia ficar até aqui né, na pista, o trio subiu e não teve como acompanhar porque era uma rua muito estreita. Eu cheguei pra meu sobrinho e disse “vamo embora?”, que é um dos fundadores da nossa equipe junto comigo. Naquele dia eu ganhei uma ruma de boina de desfile, daquelas de 7 de setembro, aí eu peguei umas aqui e levei pra botar nos cavalos pra enfeitar, a gente gostava de botar pena, fazia um furinho aqui prende a pena na boina e chegou lá os meninos botaram. Disseram “ói tá parecendo um monte de chiquititas da Xuxa” e eu falei “tá mais pra Y.” aí pronto! O nome da equipe vai ser Y. e aí foi, ficou... fizeram um grupo no WhatsApp “As Y.”, foi quando a gente conheceu M. dos Z., todo mundo naquele negócio frio que daqui a duas semanas acaba... meu filho pegou e disse “vamos fazer as

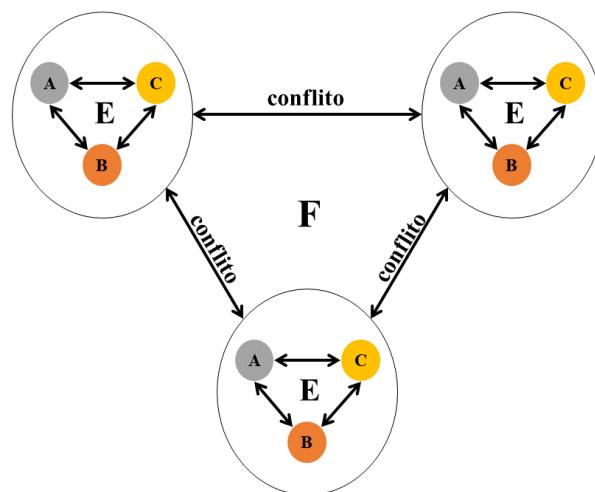
camisas da equipe, mas uma camisa com esse nome eu não quero não porque quando uma oferta chegar de um lugar patrocinando o Y., quem vai respeitar?”. Então vamos fazer uma eleição já que tamo mundo junto, ver qual o melhor nome e a gente coloca. Minha nora falou “minha sogra, aqui na terra dura teve um grupo que acabou que não foi pra frente “Os L.”, eu falei que “pegar o nome” assim dos outros é complicado porque a pessoa pode questionar e criar um problema pra gente. Ela disse “não, mas já acabou, já tem um tempo já, eles não tão mais juntos não”. pronto, foi mudado o nome de Y. para Os L. Quando encontrei com D. do Z., chamei ele e falei “olhe a gente tem uma equipe pequeninha meus sobrinhos, meus filhos, mas a gente tá pensando em fazer uma cavalgada. Como você já tem uma equipe que faz cavalgada, eu acho que você pode ajudar a gente. Você dizendo como que faz, como que funciona pra poder gente conseguir, não precisa ser coisa grande não e me ajudando a fazer como você vai ser do jeito que a gente queria: sobe as carroças e as carroças trazem [o povo] e a gente vai fazer a nossa própria carreira”. Ele disse “se você quiser esse ano ainda, o trio e o som tá garantido” aí eu disse “eu quero aquele cara que tava cantando na sua cavalgada!” e ele disse “oxente, a gente conversa com ele e faz um precinho bom pra senhora!”. Já me deu o número dele, falei com o pessoal e o G. que tava na esquina: vai sair a cavalgada! [...] e aí pronto... A gente começou a correr atrás, ele [M. de Z.] me deu os patrocínios que ele tinha e umas pessoas que eu já conhecia, foi aquele negócio todo. Ele disse “vá num sei na onde e entregue tal documento”, quando chegou na sexta veio essa ligação pra mim, eu tava no trabalho... disse pra ele [M. de Z.]: **“e se a polícia barrar?”** e ele “não barra não, só se tiver alguma confusão e a polícia chegar... mas aí a gente tá junto até depois do fim”. Daqui a pouco chegou o trio e lá vai eu pra cima do trio, o aboiador chegou “a partir de agora, em nome da minha amiguinha [nome dela]”... rapaz, chega deu aquele negócio, uma sensação muito boa! Eu tinha um monte de problema, um monte de correria na minha vida, problema de ansiedade, mas eu digo a você: hoje a minha terapia é minha equipe. Minha não, nossa, quem faz a festa são eles, eu só organizo e eu gosto de ter muito essa humildade. Não é “a minha festa, a minha cavalgada, a minha equipe” não, às vezes sai, mas depois eu seguro a onda. Não é porque eu queira me engrandecer não, é porque às vezes você tem que mostrar quem é que manda, sabe? Qualquer coisa que venha a acontecer antes era só eu, hoje tem ele [o amigo], já me ajuda... pronto, saiu a primeira cavalgada.

Neste trecho podemos ver que há uma relação muito próxima entre a formação de equipes com uma diferenciação interna no interior da cavalgada a partir do momento que ela decide usar a boina e seus companheiros começam a reconhecer-se como um grupo com potencial de organização. Vejamos que Carolina diz que passou primeiro por grupos de amizades e familiares, não que tal fato precise ser ontologicamente necessário, para depois ir buscar através de outras alianças como “M. de Z.”, seu amigo de outra equipe já formada e

estruturada e “o G.”, seu outro amigo. A diferença me parece bastante nítida do tipo de organização: as equipes possuem capacidade organizativa de angariar/herdar patrocínios de apoiadores a partir de uma política de alianças que organiza a descendência e de serem reconhecidos como legítimos na esfera pública, coisa que para um grupo de amigos é muitíssimo difícil como já descrito anteriormente.

Pensando em tal fenômeno, elaborei uma esquemática para representar a forma de organização social dos carroceiros na região metropolitana que, obviamente, não está intrinsecamente ligada às suas questões de trabalho, renda e moradia, mas sim conectada com seus modos de vida e existência cultural como fatores de afirmação de sua identidade e subjetivação na cidade.

Figura 8 - Sociodinâmica da Organização Festiva dos Carroceiros



Fonte: elaboração própria

Na **figura 08** podemos ver que os grupos de amigos (A, B e C) são muito mais numerosos do que as equipes (E) que são maiores do que o número de festas (F). Além disto, o conflito instaurado em cada relação entre grupos e equipes (e porque não festas) não necessariamente é antagônico, mas assume um caráter de disputa e competitividade por reconhecimento interno da comunidade, principalmente no que tange ao acesso a recursos políticos e econômicos como os patrocínios citados.

[Carolina] No período da pandemia, a nossa [equipe] ainda pode fazer, mas na dele [D. de Z.] não pôde ou não quis, não sei... porque a dele é em Abril, tava bem no período da pandemia mesmo e a minha é em novembro. Ainda tava aquela coisa restrita, mas podia fazer, mas não

vamos divulgar tanto, vamos fazer um passeio. Rapaz... diga aí o passeio [aponta pro amigo]. A gente tava assim porque dava na TV que se fizesse algum evento a polícia vai, mas a gente tava com o vice-prefeito que era candidato a prefeito, com um paredão, eu tava montada...

[ENT] Ele apoiou essa cavalgada, o prefeito?

Não, o vice-prefeito, ele tava ainda como vice-prefeito, mas se candidatou a prefeito no período e tinha o irmão dele que tava lá, não é possível que eles vão nos deixar na mão. “Você disse que ia ser só um passeio, você surpreendeu a gente, tá muito lindo, parabéns!”, o tempo todo [ele dizia]. Eu só não gostei de uma coisa, o tempo todo só com a música dele de campanha e o tempo todo ele dizia “A Cavalgada de [Nome do Prefeito] que apoia, da equipe os Y.” e a cavalgada não era dele, ele apoiou e ajudou, mas o passeio era nosso, mas ele tomou a frente assim... [...] Eu sei que teve o passeio e depois uma cavalgada nossa, teve um em um ano e no outro, mas D. de Z. não fazia... quando foi ano passado [2022] ele fez a cavalgada dele. Eu não queria ir no trio, tava lá na carroça com uma colega nossa, quando cheguei lá pra subir no trio, meu filho, ele me barrou, não subi não. Eu falei “não quero subir não, só quero tirar uma foto com o aboiador”.

Aqui evidencia-se nessa parte da entrevista o primeiro conflito que estava um pouco apagado de quando a equipe de Carolina se chocou com a de D. de Z., apesar de não ter ficado claro o motivo, acredita-se que ele tenha se sentido injustiçado já que ela conseguiu apoio político e ele não.

[Carolina] Porque a visão que eu tinha de cavalo, carroça, de carroceiros era essa que muita gente tem que não faz parte... preconceituosa em relação a tudo: **violentos**, são **briguentos**, são **criminosos**... isso aí entra na mente da gente. Lá na frente da casa da minha mãe tinha um rapaz que trabalhava com carroça e tinha um filho dele e eu via que ele não maltratava, mas o filho sim, que ele [o Pai] cuidava, a carroça era sempre linda. Ele sempre ganhava [nas competições] porque era a carroça mais bonita que tinha, mas eu via aquilo ali [o filho maltratando] e pra mim não era interessante, mas depois da cavalgada não... Eu sempre deixo a par pra eles o que é que eu quero: “faça bonito, a gente sai daqui e quer que chegue lá [o Cavalo]! Respeite! Cuide!”. Eu tomo o microfone do aboiador e falo mesmo, não pode fazer uma cavalgada e deixar as coisas assim de qualquer jeito não, você tem que se impor.

[ENT] A cavalgada mudou a sua visão assim?

[Carolina] Mudou em relação a eles, foi... e às vezes eu queria que mudasse mais! Eu queria botar isso na mente de muita gente e eu não consigo fazer isso porque eles não deixam, eles deixam sempre margem pras pessoas pensarem mal deles. Não vou generalizar, mas a maioria deles que moram lá no Japãozinho [bairro periférico de Aracaju] no meio lá das quantas, essa laranja não presta não. É ou não é? Você pode até catar um ou outro, mas a que tá lá podre, você não sabe onde tá e só tá sentido o mal-

cheiro, essas laranjas não tão muito interessantes não. Então, por conta de muitos acontece isso...

É possível perceber como Carolina absorve nitidamente o discurso, mais uma vez, dos carroceiros bons *versus* maus, quando aponta para “eles” ao invés de falar em primeira pessoa do plural “nós”, uma divisão entre eles(maus)/nós(bons), é um comportamento esperado para reforçar a imagem positiva do grupo do qual ela faz parte e se afastar dos indesejáveis. Ainda, é possível ver como o preconceito de região e racial ainda recobre seu discurso, principalmente ao se referir ao bairro Japãozinho da periferia de Aracaju/SE como algo “podre”, onde há pessoas ruins e que ao se associar com essas pessoas estaria se contaminando ou, na metáfora da própria, estaria “tudo no mesmo saco de laranja”. Aqui vale a pena também ressaltar que se aplica o conceito estigma de Goffman, pois segundo o autor:

Enquanto o estranho está à nossa frente, podem surgir evidências de que ele tem um atributo que o torna diferente de outros que se encontram numa categoria em que pudesse ser - incluído, sendo, até, de uma espécie menos desejável - num caso extremo, uma pessoa completamente má, perigosa ou fraca. Assim, deixamos de considerá-lo criatura comum e total, reduzindo-o a uma pessoa estragada e diminuída. Tal característica é um estigma, especialmente quando o seu efeito de descrédito é muito grande - algumas vezes ele também é considerado um defeito, uma fraqueza, uma desvantagem - e constitui uma discrepancia específica entre a identidade social virtual e a identidade social real (1975, p. 06).

No meio da entrevista, seu amigo precisou sair e tal fato foi importante para ela me revelar um ponto sobre sua formação de alianças:

[ENT] As cavalgadas daqui você falou que tem polícia, mas ela é tranquila?

[Carolina] As duas primeiras cavalgadas e o primeiro passeio nós não tivemos nada disso [o apoio da polícia] porque um dos motivos que ele [o amigo dela] não falou, mas eu não sou criança... minha vontade toda vida foi me juntar com S. [um político]. Eu via os trabalhos dele, era muito sério, ele ajuda bastante em relação à gente. Hoje eu vejo o Rosa Elze [Bairro de São Cristóvão] onde eu moro, onde eu ando, com outra cara, então, “ah porque o prefeito num sei de quando já fez”, sim mas o prefeito não era daqui e não tinha muito interesse por essas coisas. Eu era da minha casa pra casa da minha mãe, nem pra lá eu ia na casa do meu irmão, então, essa é a visão que eu tenho hoje. Quando eu precisava levar minha filha num mercadinho, numa feira, num Gbarbosa, eu tinha que ir com alguém porque senão caia na lama aí, não tinha condições de passar por dentro da lama. Era meu marido me segurando pulando de pedra em pedra pra poder chegar até o Eduardo Gomes [Bairro de São

Cristóvão] e hoje em dia você só vai pela lama se você quiser e até S. a gente não tinha isso. A minha vontade era sempre me juntar com ele, quando eu pensei nisso o outro [M. de Z.] já estava colado com ele. Falei com ele [S.] pra liberar, se você não poderia ajeitar a gente pra liberação, ele disse “eu posso até tentar, mas vou dizer uma coisa a vocês: a prefeitura não é submissa ao policiamento”. Respondi “eu sei disso e o povo também não é submisso a político nenhum!”... comecei a bater de frente, perdi um pouco a razão. A primeira [cavalgada] não teve liberação e as outras também não tiveram, já quando foi ano passado [2022], no segundo passeio deu dois carros de polícia, era pra ter quatro e a gente dispensou dois, mais um carro da SMTT.

O tempo estava chuvoso, entretanto, ela ainda queria me mostrar outras coisas ali próximo de sua casa, assim, depois da entrevista me levou para sua cozinha para comer bolo enquanto me mostrava emocionada as fotos, vídeos e as amizades que fizera nas cavalgadas com muito orgulho nos olhos. Em seguida, saímos pelas ruas do bairro para conhecer sua égua que ficava na área de vegetação entre as ruas do Rosa Elze, me levou até a casa de algumas pessoas importantes para ela: seu filho e outro amigo, ambos carroceiros. Ela me contou sobre sua trajetória, sua relação com os cavalos, com os carroceiros, seus conflitos políticos e vínculos pessoais. Disse ainda que queria me mostrar um quilombo ali próximo, mas que ficaria para outro momento. A partir desta experiência consegui evidenciar alguns pontos relevantes para a análise de seu discurso para a investigação: o primeiro é que apesar de não se utilizar da carroça como instrumento de trabalho principal, ela é a responsável por organizar cavalgadas que unificam as festas que carroceiros urbanos frequentam.

As festas e organização em equipes (ou como chamei de **equipismo**) aparecem como modelo organizacional principal dos carroceiros em relação a sua cultura, elas são nada mais que uma rede associativa formada por um conjunto de agrupamentos de amigos com o objetivo de dar vida a uma festividade como é o caso da cavalgada tradicional. Nelas há presença e apoio político como de prefeitos, vereadores, deputados e nomes importantes para a realidade local, as equipes apesar de organizar as festividades não conseguem mobilizá-los para a formação dos carroceiros enquanto classe de trabalho, mas sim como agrupamento político-cultural, elas são fundamentais para a sobrevivência do coletivo, pois são responsáveis pela (re)produção tradição e do modo de vida carroceiro em contextos urbanizados.

Na entrevista a seguir, é possível verificar o mesmo fenômeno no discurso de um outro organizador de festas de uma das equipes que mais tem patrocínios na Grande Aracaju, eles possuem um arranjo bem semelhante à equipe de Carolina, entretanto, com maior recurso

financeiro. Inclusive, ambos se conhecem dentro do ramo, quando fui entrevistá-lo, informei que já havia feito outra entrevista e ele respondeu assertivamente que conhecia as pessoas que tinha me comunicado anteriormente. Isso demonstra não somente a inter-relação das equipes como também alguns conflitos e filiações possíveis na luta por legitimidade, reconhecimento e produção de um lugar social que permita a continuidade das heranças tradicionais de cavalgada.

6.4 O Cavalo dos Olhos de Prata: herança e política no roçado urbano

Esta é a trajetória de vida de uma dupla de amigos que criaram uma equipe pequena que organiza a maior cavalgada de São Cristóvão, por questões éticas e políticas evitarei enunciar os nomes dos envolvidos, marcas, empresas e afins para evitar constrangimentos ou propagandas desnecessárias, todavia, de antemão já percebi como minha aproximação com esta equipe pareceu “fácil” demais para mim, estranhei logo de início apesar do contentamento. Enviei uma mensagem despretensiosa em uma de suas redes sociais após verificar a produção de um *videomaker*¹³, fato que já demonstrou ser bastante diferente das outras equipes, não havia visto até então nenhum grupo de amigos ou equipe com uma produção audiovisual elaborada em um nível profissional, a grande maioria se sustenta a partir da produção amadora independente. Foi um sinal de que aquela equipe tinha algo distintivo. Expliquei que estava realizando um trabalho de mestrado na Universidade Federal de Sergipe na área de sociologia e precisava realizar uma entrevista para conhecer melhor os carroceiros e suas festividades, desde o início me confirmou que estava ciente e que aceitaria participar da entrevista sendo gravada com este propósito. Logo percebi a troca necessária quando ele confessou que achava que eu “tinha muito a contribuir vindo da universidade com eles”, a técnica, o prestígio de pesquisador e o ato da entrevista em si já elucidavam uma troca desigual, mas que ainda assim ambos sairiam ganhando com a experiência.

Zeferino de Farias¹⁴ (nome-fantasia) é servidor público e empresário, filho de um outro empresário conhecido no estado do ramo alimentício, nascido em Vitória da Conquista (BA) veio para São Cristóvão (SE) ainda na sua infância com 2 anos de idade. É organizador da maior cavalgada do município junto de seu melhor amigo K., se considera uma pessoa parda e com muitas memórias da roça do seu avô, com coisas de “sítio”. Sua família é reconhecida econômica e politicamente no município, é casado e possui um filho.

[Zeferino] Eu me chamo Zeferino, nasci em Vitória da Conquista, Bahia, vim parar aqui em São Cristóvão porque meus pais vieram à trabalho pra cá e aí desde os dois anos de idade que eu moro aqui. Me considero uma pessoa

¹³ Pessoa especializada em edição e produção de conteúdo audiovisual para redes sociais.

¹⁴ Advogado da Sociedade União Beneficente e Protetora dos Cocheiros, criada em 1899 (Terra, 2012).

parda, me identifico muito com o segmento do nosso evento, que é coisa de sítio, fazenda, animal, gosto muito. A família da gente ficou bem conhecida aqui na cidade, politicamente, economicamente, porque a empresa do meu pai era aqui e aí eu conheço quase toda a cidade.

[ENT] Seu pai veio para cá com essa outra empresa ou ele criou a empresa aqui?

Ele criou a empresa aqui. Na verdade, ele veio para cá... ele foi chamado por uma pessoa chamada A., que tinha aqui a empresa Y. aqui em São Cristóvão. Era uma empresa de fécula [de batata], alimentícia. Depois dessa empresa que ele trabalhou, abriu a própria empresa que foi a L., foi onde ele ficou conhecido e até hoje ele é conhecido como F. da L. e assim eu fiquei conhecido como o filho de F. da L., né? No segmento de interior mesmo no qual o pessoal conhece através de outra pessoa.

[ENT] Eu queria saber um pouquinho agora como foi sua infância aqui, né? Já que você falou que se mudou com dois anos...

Então, minha infância aqui em São Cristóvão foi assim... posso dizer que bem legal porque é uma cidade pacata. Quando eu cheguei aqui, vim de Vitória da Conquista que era uma cidade grande, não tenho muita lembrança de quando eu vim porque tinha dois anos de idade, mas todas as férias eu ia passar lá na casa dos meus avós. Eu me identifiquei muito aqui em São Cristóvão por ser uma cidade pacata, calma. Naquele tempo eu morava na sede lá em São Cristóvão e aqui no Eduardo Gomes... foi uma infância solta assim na praça, na rua, brincando, jogando bola, pião, bola de gude. Hoje a gente quer criar o filho da gente num condomínio fechado que é mais seguro, eu fui criado em São Cristóvão, meu condomínio é São Cristóvão. Eu era solto pela cidade, todo mundo me conhecia, se aprontasse alguma coisa quando eu chegasse em casa meu pai já sabia pelo conhecimento que ele tinha. Eu chegava em casa, já pegava meu carão, então, a gente era bem conhecido assim na cidade... e fui criado na minha infância desse jeito, uma infância livre de maldade, era jogando pião, bola de gude, brincando de pimbarra, de vôlei, de queimado, a brincadeira era essa, a infância foi assim.

[ENT] E você estudava onde?

Eu estudava lá em São Cristóvão, estudei no colégio particular na Escola C., depois essa escola virou o Colégio M., eu estudei lá até a oitava série, da oitava série até o terceiro ano [ensino médio] eu fiz no Instituto F., em Aracaju, no Siqueira Campos. Mas aí por conta de trabalho, família, eu parei no ensino médio, concluí o ensino e parei. Não fui para a faculdade por questão de trabalho e de família.

[ENT] Você falou sobre trabalho e família, você já tinha?

Então, eu comecei a namorar com 15 anos e minha namorada que hoje é minha esposa, tinha 13 anos e aí a gente tem esse relacionamento há 24 anos. Em 2000 eu a conheci e a gente veio com um relacionamento novo, mais duradouro, que estamos até hoje. Temos um filhinho de 5 anos e foi logo quando eu resolvi casar porque eu sempre fui de responsabilidade. Faço minhas coisas bem alinhadas. Eu disse, “vamos casar? vamos!”, casei com ela faz 15 anos, meu filho tem 5, então passamos 10 anos programando a vinda do filho, tudo programadinho, tudo certinho e por esse querer casar, por esse querer assumir a pessoa que eu tava eu comecei a trabalhar e parei os estudos.

[ENT] E como foi sua relação com seus pais nesse momento?

Ótima, tudo tranquilo! Minha mãe sempre me apoiou, foi uma pessoa que se separou do meu pai tem 10 anos... 12 anos. E de lá pra cá foi ela quem foi o pai e o meu pai faltou, assim, quando saiu de casa, faltou um pouco nas questões de pai... e minha mãe foi quem tomou a frente, começou a trabalhar porque até então ela não trabalhava quando tinha meu pai, a gente tinha uma vida boa, meu pai não queria que ela trabalhasse. Sempre deu de tudo a gente,

mas quando ele saiu de casa por uma questão de arrumar outra família, ele abandonou um pouco a família da gente e minha mãe foi quem terminou de criar. Eu já tava maior de idade, mas tem meu irmão mais novo, tem minha irmã mais nova e foi ela que deu seguimento assim a cuidar da família.

Neste primeiro momento do âmbito familiar já podemos ver a relação que Zeferino tem com seus pais e como desde muito cedo já tinha uma ambição de construir uma vida própria se descolando da imagem do pai-ausente ao mesmo tempo que era reconhecido através dele pela sociedade são-cristovense. A narrativa de Zeferino coincide com grande parte do enredo de classe média onde a mulher não trabalhava no espaço público para poder cuidar da família (trabalho doméstico de reprodução social) enquanto o pai-provedor mantinha o financeiro sobre seu controle, todavia, a ausência do pai marca o desejo de Zeferino de construir uma nova família com mais “responsabilidade” como o próprio enfatiza. Ao caracterizar-se como sendo muito responsável no âmbito familiar, querer casar logo para assumir sua esposa, demonstra uma certa vontade de triunfar simbolicamente sobre a figura paterna que deixou algo faltar com o abandono em uma implícita traição que ficou subentendido no seu discurso. Zeferino não é um carroceiro no sentido do trabalho, é um cavaleiro ou vaqueiro, pois empreende apenas a montaria e o cuidado com equinos como parte do seu modo de vida sem a utilização do instrumento sociotécnico “carroça”, sua aproximação com as cavalgadas se deu por outros caminhos que não foram obviamente a necessidade financeira para o uso em empresas de materiais de construção ou reciclagem, pois tinha uma vida estável como bem afirmou. Isso demonstra que uma mesma posição social de organizar de festividade pode ser ocupada por diferentes níveis de classe, gênero e raça, sendo seus caminhos traçados e objetivos iniciais completamente diferentes de Carolina, por exemplo. Além disto, é possível perceber como a posição de influência de seu pai no âmbito econômico possibilitou que alguns pontos fossem facilitados, por exemplo, a sua participação política já que possuía uma relevância social, prestígio e carregava como um capital simbólico herdado pela figura paterna o nome da família, a empresa e as relações políticas. Isso fez com que desde de muito cedo se interessasse pelo burocratismo estatal e a arte da política fizesse parte do seu cotidiano, diferente de outros líderes de equipes no qual tal característica não fora presente na maior parte de sua vida e tiveram que angariar esse poder de outras maneiras.

[ENT] E como foi que você começou despertar essa relação com cavalgada, com as festas, com os animais?

[Zeferino] Então, eu sempre gostei de sítio, desde pequeno que eu andava em sítio com meu avô. Meu avô era fazendeiro e a gente em todas as férias ia para o sítio lá em Cruzilhada, no interior de Vitória da Conquista. Eu comecei a me apaixonar por animais, por aquela vida no sítio de cuidar de ovelha, galinha...

quando eu tive a oportunidade de equilibrar minha vida, tive meu trabalho, consegui alcançar alguns objetivos... um desses objetivos meu era criar cavalo. Comecei a criar, eu tinha dois animais, mas tinha muito gasto para sair daqui de São Cristóvão e ir para um evento fora, uma cavalgada no interior às vezes tinha caminhão, 150 reais, não sei o que lá e quando a gente ia ver, gastava muito para a gente estar nesses eventos por aí pelo estado afora. Eu e um colega que até então ele não tinha animal, mas como eu tinha dois, eu sempre chamava M., “vamos comigo?”, porque eu tenho e a gente dava aquele passeio. Começamos a ir para a cavalgada fora [do Estado] e a gente conversando numa cavalgada que teve em Lagarto [município do interior do Estado] eu olhei para ele e disse, “oh vê, só não tem isso na nossa cidade!” que é em São Cristóvão aqui não tinha uma cavalgada de grande porte como é a nossa. Eu junto com ele disse: “vamos fazer uma cavalgada!”. Começamos com a caminhada, na verdade, a gente saiu da sede de São Cristóvão e fomos para o interior que se chama Rita Cacete que era onde o colega tinha um sítio. Pegamos um som, botou numa carroça, começou a chamar os amigos, a juntar mais pessoas e foi pra esse sítio comemorar o primeiro passeio a cavalo. A gente tinha uma equipe que saía todo mundo fardadinho. Depois desse passeio a gente teve o apoio da prefeitura de S. [prefeito, o mesmo que Carolina] que foi um prefeito muito solícito com a gente. Ele decidiu ajudar [por conta própria], não a prefeitura, entendeu? O prefeito S., ele em pessoa, “a prefeitura não pode chegar com ajuda porque é uma questão que tem um bocado de burocracia, mas eu, o prefeito S., vou apoiar vocês”, nisso ele começou a apoiar e dar força pra gente. Um patrocínio para uma banda, uma ajuda para um fechamento, um negócio e aí foi juntando, foi juntando e veio outras pessoas também que viu que a gente tinha o interesse de fazer um evento na cidade, porque mexe muito com a economia da cidade, mexe com o turismo, vem muita gente de fora e foi assim crescendo cada vez mais. Tivemos a oportunidade de dar uma explosão no evento, tipo uma banda boa no evento para chamar a atenção, mas como a gente tem sempre o pé no chão, dissemos, “se a gente aceitar essa banda agora e ano que vem a gente não conseguir manter?”, então vamos subindo devagarzinho a cada ano. Já é o nono ano de cavalgada... é a sétima na verdade porque a gente passou dois anos parados por conta da pandemia, mas é um evento que vem crescendo aos pouquinhos e cada vez mais trazendo mais pessoas para a nossa cidade, movimentando a economia. É tanto que hoje quando a gente faz o evento no outro dia a gente passa para agradecer os patrocinadores e a população fica “obrigado, valeu! estava bonito!”, até o pessoal do comércio diz “a cavalgada devia ter todo mês porque eu vendi todos os refrigerantes que eu tinha, todas as cervejas” então movimenta muito a economia local.

Neste trecho da entrevista é possível notar uma forte presença do agrupamento de amigos como marco iniciático ritualístico no nível organizacional para a transformação posterior em equipes quando decidem se especializar, digamos assim, em gerir uma festividade periódica e de massas. É evidente que a inserção de Zeferino se aproxima mais de uma experiência de classe média que transitava entre o campo e cidade em um certo tipo de bucolismo liberal, entretanto, é inegável a transformação do espaço urbano quando há a presença da festa, pois movimenta os atores sociais da equipe, sua rede política, amizades, vizinhança, comerciantes e afins com os carroceiros, cavaleiros, amazonas, boiadeiros,

rancheiros e etc. Há mais uma vez a presença do patrocínio como forma de manter os custos da produção da festa e de distribuir o tempo necessário de produção uma vez que é uma mercadoria importante nesse sentido para a execução final do ato que dura em torno 10 horas de festa e necessita de 6 meses a 1 ano de preparação. Neste caso, sublinha-se a importância do político S. como um apoiador direto da cavalgada, mesmo Zeferino explicitando que não há nada de político nesta filiação, como se sabe nas ciências sociais, toda filiação é política por natureza seja em qualquer grupo social. Assim, verifica-se que há um ganho secundário, um investimento por parte do político nas cavalgadas por ser uma porta de entrada para criar um vínculo com o povo e estabelecer uma estratégia de relacionamento com o eleitorado de São Cristóvão, transformando capital cultural em capital político. Da mesma forma, a equipe consegue reconverter esse capital adquirido em outros tipos como econômico para os comerciantes, social para vizinhança e participantes e político com a absorção de influência por filiação à equipe, ao vestir o fardamento ou colar adesivos indicando seu pertencimento. Isso explica o porquê de Carolina travar uma luta por reconhecimento político de S., ela já sabia que havia uma taxa de reconversão dos capitais possível que poderia expandir o nicho cultural para outras esferas de exercício e diversificar sua produção interna da festa na redistribuição de tarefas, aquisição de equipamentos e bens materiais para os membros filiados e sua rede apoio. É importante ressaltar que este fenômeno de reconversão de capitais não é novo, é apenas uma aplicação da teoria bourdiesiana (Bourdieu, 2003) à prática social e não deslegitima a festividade em nenhum momento, é na verdade a busca dos atores sociais envolvidos de angariar formas de reprodução de uma atividade cultural. Sobre a sociogênese do agrupamento de amizades e sua transição para o equipismo, reafirmo a hipótese da endogenia desta forma organizacional entre os carroceiros não sendo exclusiva, obviamente, mas pertencente a seu modo de vida após a modernização das infraestruturas da economia capitalista na sua inter-relação com as esferas governamentais e sociedade civil como um todo, sendo desenvolvida historicamente como um mecanismo de reprodução social basilar de grupos populares.

[ENT] Você falou que tinha um amigo... ele está com você desde sempre?

[Zeferino] É, o M. Esse evento sem ele eu acho que não conseguiria fazer porque eu tenho meus afazeres do trabalho e ele também tem o trabalho dele, mas é mais flexível. Então ele corre muito atrás das coisas, eu sou mais a parte burocrática: o ofício é a polícia, o ofício é a prefeitura, a secretaria de turismo, tudo é oficializado. A gente faz tudo oficializado. É por isso que a gente consegue manter na nossa festa a segurança porque a gente tem uma empresa contratada e também tem o apoio da polícia militar que vem o agrupamento da COE, principalmente da cavalaria, tem aquela segurança ao redor do evento porque tem a dispersão do pessoal e pela organização do evento, por ser um evento que é registrado até tipo juiz, a gente envia o ofício dizendo que vai

acontecer aquele evento, à polícia militar, à secretaria de cultura, à prefeitura, à secretaria do meio ambiente porque tem a questão dos animais e à secretaria de saúde que acompanha a gente com ambulância. Tem a equipe de veterinários que também acompanha a gente durante todo o evento e a fiscalização sobre os maus-tratos aos animais que a gente não aceita isso. A gente tem pessoas contratadas para estar no meio do evento vendo se algum animal está sendo maltratado. É muita coisa que a gente tenta fazer para que a festa não tenha problema. É tanto que até hoje, já é o sétimo evento, são nove anos da equipe, é o sétimo evento e a gente não teve uma confusão, nenhum beliscão no meio da festa. Foi uma questão da segurança que a gente coloca, da segurança que a gente tem da PM e do conhecimento que eu e o M. temos na cidade. Tanto é que até uma confusãozinha que vai ter, que vai gerar, a gente corre e já diz “ei rapaz, aqui não, pelo amor de Deus, uma festa de família!”. É uma festa que minha sogra faz questão de ir, minha mãe faz questão de ir. Tem uma senhora lá de São Cristóvão que ela tem 78 anos e ela faz questão todos os anos de estar na cavalcada porque é um ambiente seguro, tem crianças brincando pelo meio da festa. Então é uma coisa que a gente faz de coração.

[ENT] E já aconteceu de em algum momento, por exemplo, você falou que vai atrás da polícia, atrás dessas instituições... de alguém já recusar algum ofício? Alguns problemas que vocês identificaram com a cavalcada que tornou mais difícil?

O primeiro ano a gente fez sem oficializar porque foi a primeira vez que a gente fez, foi uma caminhada, foi um pequeno teste. O segundo ano a gente avisou a prefeitura porque a gente começou a ter o apoio do prefeito, então, a prefeitura era oficializada. Os órgãos da prefeitura, meio ambiente, cultura, vigilância sanitária, o juizado de menores e aí a gente teve uma dificuldade no terceiro ano com a questão da PM porque a gente não esperava ter o público que a gente teve na terceira ou na segunda festa [tentando recordar]... o ofício que a gente entregou à PM foi um ofício estimando 500 pessoas e a festa da gente deu um... um *boom* pelas redes sociais que a gente trabalha muito nas redes sociais: deu mais de duas mil pessoas! A polícia travou o evento que não poderia acontecer pela falta de informação do contingente, assim, para eles [para a Polícia Militar]. Mas de lá para cá a gente nunca mais teve esse problema... [silêncio]... tivemos ano retrasado porque foi quando a gente voltou da pandemia. No primeiro, a gente teve um probleminha com a polícia, por questão política... o evento como sempre foi ajudado pelo prefeito, teve a eleição do governador que travou qualquer que fosse ajuda para São Cristóvão por conta de negociações políticas. A gente sofreu um pouco no policiamento, mas a gente reforçou a nossa segurança particular [contratação de uma empresa privada]. São contratados 12 homens, nesse ano que a gente não teve a ajuda da polícia, a gente contratou 24 homens pra poder manter a segurança do evento.

Neste trecho verifica-se a presença massiva das relações públicas na festividade que foram crescendo à medida que o evento se institucionalizava na agenda do município, firma-se patrocínios, apoiadores e desenvolvia a técnica de produção festiva. A presença da polícia é bastante interessante, me interessava esta relação que historicamente foi conflituosa entre os carroceiros não só em Sergipe como em outros estados, mas que aparentava não haver conflito algum. Como é possível verificar fui, aos poucos, tentando negociar com Zeferino e suas

memórias aspectos que representassem essa relação de conflito, pois percebi no decorrer da sua fala uma resistência em falar sobre este tópico. Como esta é a maior festa de São Cristóvão, a equipe se empenha constantemente na renovação de sua imagem diante do Outro (o Estado, a Sociedade Civil e etc), Zeferino frisava com fervor que não havia brigas, não havia maus-tratos e não havia problemas de qualquer outra ordem como uma forma de não rebaixar a reputação da equipe e da organização, na prática, se sabe que os conflitos são comuns mesmo em festas populares. Todavia, isso demonstra uma certa característica de Zeferino de manter a estratégia de manutenção da taxa de reconversão de capitais, uma vez que estes conflitos podem operar como barreiras sociais a este fenômeno, algo que também ocorreu com Carolina, assim como ela, evita em tocar no tópico da estigmatização dos carroceiros que são acusados constantemente de maus-tratos que é um ideal que todos os envolvidos tentam combater constantemente. No interior desta prática de combate aos estereótipos racistas sobre os carroceiros, verifiquei na fala de Zeferino posteriormente o que chamarei de “*carrocismo*” um tipo de preconceito específico com as carroças e com os carroceiros que apenas consegui que ele relatasse quando desliguei a gravação. Chamarei de *carrocismo* um tipo de invenção política e ideológica sobre o Outro neste caso os carroceiros e sua relação específica com o não humano (carroças e equinos), muito próximo como Said (2007) faz com o discurso do orientalismo, o *carrocismo* é um sintoma de uma estrutura maior que se cria nas regiões em processo de metropolização que advém da contradição intrínseca da modernidade capitalista. O *carrocismo* nada mais é que uma consequência da ideologia desenvolvimentista, é a eliminação de toda e qualquer ordem que não seja burocratizada, institucional, embranquecida e envolvida com os aparelhos de reprodução do capital da elite político-econômica. Zeferino me confessou que não gostava de uma certa equipe e que ela não conseguia prosperar porque tinha muitos carroceiros, estes carroceiros eram causadores de bagunça por ocupar espaço demais e prejudicar o trânsito, assim, na sua cavalgada as carroças ficam atrás dos cavaleiros/amazonas marcados por um carro da polícia que faz o controle de todo o evento. A ordem hierárquica do desfile consiste em: primeiro o trio elétrico, onde serão apresentadas as atrações musicais, conta com a presença de boiadeiros, políticos e discursantes. Em segundo lugar os cavaleiros e amazonas, em seus equinos apenas e, por último, os carroceiros. Zeferino me conta essa informação quase como um segredo, falando baixo e com medo do que eu poderia fazer com essa informação já que demonstrava o aspecto básico que levantei na hipótese do equipismo que é o antagonismo constituinte da relação entre as equipes na busca por reconhecimento, patrocínio e legitimidade social. O *carrocismo* evidencia o entrelaçamento das classes sociais, do urbanismo liberal e da reprodução social da tradição no interior de um grupo multifacetado como os carroceiros que

ao mesmo tempo que dialogam com outros grupos, se diferenciam quanto à classe e raça, por exemplo. Não estou afirmando aqui que a prática da montaria em si mesma é embranquecida, pois isso é renegar a própria história dos carroceiros ao redor do mundo, mas que ela não é a mesma coisa em todo lugar e depende de condições específicas em sua materialidade. No Brasil os ranchos urbanos se associam a uma pequena propriedade fundiária em terreno na cidade ou nas regiões metropolitanas como uma forma de prática desportiva e de apreciação das elites que possuem algum tipo de vínculo com o meio rural. Os ranchos dos carroceiros evidentemente não são os mesmos que os montadores profissionais, os carroceiros ainda se situam em uma prática marginalizada socialmente e sofrem com a estigmatização interna como se fossem capazes de manchar a imagem de uma boa conduta com os equinos, ainda são marcados pela informalidade do trabalho e pela baixa inserção no Estado, notoriamente os carroceiros sofrem diretamente um maior impacto do racismo no que tange ao acesso aos direitos de associação livre. Levanto outra questão aqui se o racismo além de organizar a força de trabalho marginal também organiza as festas possíveis, isto é, me parece que o carrocismo é uma demarcação racial de um “lugar de coisa de pobre e de negro”, digamos assim, uma festa de carroceiros não é alvo de investimento cultural, mas de rechaço pela outra equipe. Os carroceiros tensionam as normativas da cidade, de trânsito e as condutas embranquecidas de festejar, de cuidar, de se apropriar da própria cultura e de vivenciar o espaço urbano, definitivamente o carrocismo marca uma diferenciação interna baseada na classe e raça entre os próprios envolvidos tendo como referência papéis sociais distintos elencados por uma estratificação mais complexa da divisão social do trabalho festivo.

[ENT] Você falou sobre a equipe... que tem uma equipe. É você, M., tem mais gente?

[Zeferino] Então, a gente não chama nem de equipe. Na verdade, a gente chama de família porque eu, minha esposa, M., a esposa dele, tem as meninas da comissão de frente da nossa festa que são mais 5, então a gente tem esse grupo que são nove pessoas que fazem parte diretamente do evento e temos o pessoal da mídia, que é de um estúdio que passou também a fazer parte da nossa família por mostrar ser uma pessoa que está aberta a ajudar. Todo esse material que você vê no instagram, o vídeo que você assistiu, foi ele que produziu sem custo nenhum. Então é uma festa que atrai muitas pessoas pra ajudar. Porque é uma festa que não tem fins lucrativos e até hoje não tivemos. Se disser assim, não, faz a cavalgada pra ter fins lucrativos, nós até hoje não tivemos. Ano passado tivemos uma sobra de R\$620,00 do nosso orçamento porque a gente faz o evento, tem quatro atrações, tem o trio elétrico, tem o fechamento, tem a segurança, tem divulgação, material que é produzido tipo caneca, camisa... a gente faz um cartaz com espaços a serem vendidos de propaganda que é para suprir esse valor do custo da festa, mas tivemos um problema numa residência que o trio passou e derrubou a fiação da casa. No outro dia a gente deu todo o suporte e acabou que a gente gastou mais do que

esses 600 para colocar no lugar. Então não é uma festa assim [que dê lucro], creio eu que mais na frente, como está crescendo, cada ano cresce mais, a gente pode ter fins lucrativos, mas até hoje é de coração mesmo. É porque a gente quis fazer isso na nossa cidade, é porque a gente quis trazer esse evento para cá que antes não tinha. Muita gente hoje pergunta se a gente tem interesse político. Eu não tenho interesse nenhum político, apesar de trabalhar na política, sou funcionário da prefeitura, mas não tenho interesse em vereador, não tenho! Bem assim é meu parceiro M., não temos interesse político, não temos interesse financeiro, é justamente promover a festa na nossa cidade e ver a satisfação do povo que a gente tem durante o percurso. Todo mundo nas calçadas, senhora, menino, todo mundo na calçada... a gente respeita, é o que mais a gente pede durante o percurso, não coloquem os animais na calçada porque a gente tem nosso público, então é bem organizado, não é porque sou eu que faço com o meu amigo M., mas assim, você tá até convidado a participar no dia se quiser ir pra ver como é a organização, é muito organizado, muito organizado do começo até o fim... o percurso tem 8 quilômetros e 900 metros, eu não sou muito de andar, é tanto que a gente tá fazendo entrevista aqui dentro do carro, mas assim, eu faço esse percurso com meu parceiro à pé, organizando uma coisa lá na frente, corre, ajeita outra e isso andando. Quando acaba o percurso, eu digo “meu Deus, eu andei 8km, 900m!”. Fico exausto, todo o evento pra cima e pra baixo vendo se tá tudo certo. Quando o evento acaba meia-noite, a gente ainda fica esperando todo o pessoal sair pra gente ir embora porque qualquer coisa que aconteça no dia do evento a um raio de 200 metros da festa, a responsabilidade é minha e de M. Se acontecer uma briga com 100 metros, que não tem nada a ver com a festa, isso acarreta sobre a gente que é quem responde. Então a gente fica muito preocupado nesse final de festa. É uma festa que a gente não aceita [brigas], a gente não é solícito com paredões essas coisas durante o evento porque atrapalha um pouco as atrações, a divulgação do nosso evento e é uma coisa que no final da festa pode gerar uma confusão. A gente fica até quando a festa acaba para dar um passeio pela redondeza para ver se está tudo direitinho e assim é feito de coração...

[ENT] E onde que vocês começam?

[Zeferino] Começa no povoado Colônia Miranda em São Cristóvão e sai em cortejo pelas principais ilhas da cidade baixa porque no centro histórico a gente não pode ter veículos pesados, por conta de ser histórico. O IPHAN [Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional] não libera e a gente faz o cortejo pelas principais ruas e avenidas da parte baixa da cidade e finaliza na antiga estação ferroviária que é um ponto turístico que está sendo muito usado para eventos por conta do tamanho.

[ENT] Sempre foi lá na Colônia?

[Zeferino] O primeiro e o segundo ano saímos do povoado em Ciada que é um povoado mais perto, mas pela questão dos convidados que vinham de fora que começaram a falar “a gente vem, mas o percurso é curto!”. Vem de Frei Paulo, Itabaiana, Boquim, vem de lugares distantes para participar de uma festa que o percurso é pouco, é rápido... a gente decidiu alongar mais um pouco esse percurso, porque esse povoado Colônia Miranda fica depois, tem mais 4 quilômetros. Antigamente a gente tinha 4,5 km e hoje a gente tem 8,9 km de percurso. É um evento que começa 3 horas da tarde pontualmente. Tivemos um problema ano passado com a questão da banda que a gente colocou, era uma banda que tinha muitos integrantes e aí atrasou um pouco a saída. A gente cortou um pouco do nosso percurso para que a gente não atrapalhasse os ambulantes que estavam lá para vender porque eles investiam. São pessoas que não têm condições, investem seu dinheirinho para poder ganhar nesse dia e a gente não achou justo atrasar, no caso, a chegada no ponto de apoio final.

Perdeu um pouco nosso percurso, perdemos 3km de percurso, que é a parte que a gente arrodeia [dar a volta] nos Pintos e na Alta Divineia. Fomos até que “apedrejados” com as palavras do pessoal que reclamou muito porque as famílias se juntam na porta para esperar a cavalgada passar e ano passado a gente não passou, mas a gente esse ano está com foco de como todos os outros anos, sair às 3 horas da tarde. O percurso começa às 3 e vai até às 6 horas, a gente chega ali na frente da fábrica velha, que é onde a gente faz nosso agradecimento a Deus, às 6 horas da noite. A gente canta à Virgem Maria, faz uma oração agradecendo e seguimos para a estação ferroviária que é coisa de 200 metros desse lugar. 6 horas em ponto ou 6:10, a gente já está no ponto de apoio final que é onde a gente começa as apresentações dos shows e tem mais três atrações.

Outro fator interessante é a padroeira da festa ser a Santa Virgem Maria, a festa é uma celebração de maioria católica e é um ato bastante comum entre os carroceiros a celebração de santos católicos durante seus eventos, é comum o apoio da Pastoral da Igreja aos movimentos dos carroceiros e vaqueiros tanto no contexto rural como urbano na forma de procissão, por exemplo, com benzimentos no portão dos templos religiosos. Ainda, os shows e apresentações contam com a ilustre presença da figura do boiadeiro na qual tive a oportunidade de conhecer com mais afinco em um outro dia que fui convidado pela liderança. Ele me esperou na praça do bairro Rosa Elze em São Cristóvão e me levou até um povoado perto da sede da Cidade Mão de Sergipe junto com M. para conhecê-lo. Ele era um homem negro que vivia em uma casa de construção própria com sua família, era pedreiro de profissão e boiadeiro depois que começou a fazer as toadas (ou entoadas) e os repentes, gêneros musicais típicos destas festividades. As **toadas** são cânticos com uma letra fixa, uma melodia que envolve poucos instrumentos ou somente voz, traz elementos do catolicismo e narra a vida do vaqueiro no contexto rural ou urbano, suas atividades, relações com gado, território, trabalho e etc. Os **repentes** são cânticos sem letras fixas que versam sobre o mesmo tema, a diferença consiste exclusivamente no fato dos repentes serem baseados no improviso, a arte de improvisar com base da memória da própria história e na capacidade de fazer rimas com os versos que produz, dando sentido à música. Nos repentes geralmente acontecem competições para verificar quais são os melhores repentistas da festa, é uma habilidade muito valorizada entre os festejos como uma forma de recuperação da tradição pela história oral e pelos boiadeiros que são verdadeiros guardiões das histórias contadas pelos grupos e são símbolos de prestígio entre as equipes, uma boa equipe também tem um bom boiadeiro que faz a abertura e fechamento do evento e que alude a tradição da cavalgada. Nesse dia tivemos uma roda de conversa com o boiadeiro principal da equipe e de seu aprendiz, seu filho, que também estava começando a praticar os repentes, como já verificado na prática da carroça em outros trabalhos do ramo, o ofício de carroceiro e a arte de

cavalgar parece ter uma origem patrilinear no sentido dos rituais de iniciação serem transmitidos pela linha geracional do lado paterno e entre homens, as mulheres possuem uma inserção diferente dos homens quando exercem esta ocupação, mas ainda continuam tendo filiação agnática. Vejamos em relação a Zeferino que teve sua origem de seu avô paterno e que pretende que seu filho siga no mesmo ramo, apesar de ter a presença forte do seu tio materno nessa identificação. É interessante notar a presença do cavalo-falo na vida de Zeferino como uma forma de constituir-se subjetivamente pelas figuras masculinas, já discuti mais assertivamente sobre a origem do cavalo enquanto falo no sentido psicanalítico nos subcapítulos anteriores, apenas ressalto a necessidade do mesmo na vida deste personagem e dos homens em questão como uma forma de reprodução social do dote, mesmo quando surge a presença de um substituto simbólico, seu filho, ainda há a necessidade de trocar a herança por meio da sucessão patrilinear do ofício. Dito de outra maneira mais simplificada: os homens trocam cavalos enquanto trocam herança e sustentam uma linha de trocas pela sucessão de seus filhos.

[ENT] Você falou que não tinha bicho, né? Agora não tem, mas você já teve?

[Zeferino] Então, já tive. Deixei de ter animal há cinco anos. Foi quando meu filho nasceu. Como eu criava, eu não tinha, eu criava. Porque você ter um animal e você criar o animal é totalmente diferente. Meu animal me dava um custo de R\$ 1.200,00 no mês sem ficar doente. Eu tinha esse custo com ele de R\$ 1.200,00 que era da baia, tratador, montaria, o menino tirava capim e aí meu filho nasceu, eu tive a glória de ter uma criança, botei os pés no chão e disse *ou o cavalo ou a criança* porque a criança gasta muito. Então eu deixei de ter o animal, *mas não deixei de praticar o esporte porque como a gente tá nesse ramo, tem amigos que dizem “você não vai ficar sem montar não vem para cá que tem um cavalo aqui” e tal*, mas... no dia do evento a gente não faz questão de montar até porque quem tem não empresta, não aluga, porque está todo mundo focado na cavalgada. É tanto que o meu parceiro faz o percurso a pé. A gente tenta, mas não consegue [montar]. Está todo mundo focado. Hoje a gente passa pelas ruas e o povo diz “vou para casa, vou cuidar do meu animal, porque dia 20 tem a festa!”...

[ENT] E você aprendeu a cuidar com quem, a criar no caso?

[Zeferino] Então, meu avô tinha sítio, mas não tinha cavalos. Tinha um irmão da minha avó, que é meu tio, que ele tinha alguns lá em Cruzilhada e foi em uma das minhas férias que eu fui para a Cruzilhada. No sítio eu tinha até medo de animal, nesse tempo, mas no sítio dele que era criador de animais, de equinos. Era um Aras [local de criação de equinos], então, lá eu passei 30 dias das minhas férias e fui criando aquele laço com o animal. Tinha um animal lá, eu me lembro até hoje, o nome dele era “*olho de prata*” porque ele tinha o olho branco e era um animal totalmente dócil, foi onde eu perdi o meu medo. Eu dava banho nos cavalos, eu dava banho nesse olho de prata... os meninos iam montar cavalo, eu montava nesse olho de prata porque ele era bem mansinho e daí eu despertei o gosto pelos animais. *Foi quando eu cheguei aqui, pedi ao meu pai um cavalo, meu pai comprou o cavalo, e desde então eu sempre tive animal. Agora deixa, não, digo... dei um tempo pela questão*

da criação do filho, mas até meu filho hoje diz, pai, eu quero um cavalo, pai, eu quero um cavalo, entendeu?

[ENT] Você acha que ele vai enveredar nesse ramo? Ele gosta?

[Zeferino] Vai, ele gosta bastante... gosta tanto que até a roupa que a gente faz pra gente da cavalgada, da direção, a dele é a mesma porque ele diz: “pai, não me deixe de fora da cavalgada. Pai, eu sou da equipe!”. Então a gente tenta mostrar o segmento da vida da gente aos filhos, né? Então é uma das coisas que eu quero que ele leve pra vida dele. É essa questão desse evento, que é uma coisa que eu faço de coração. Então eu quero que ele seja...

A tese da patrilinearidade do ofício se mantém presente nos carroceiros, nos cavaleiros, vaqueiros e boiadeiros, mesmo tendo a presença significativa de mulheres, o que me parece é que essa diferença da sucessão está imbricada com a política econômica do parentesco já explicitada por Rubin (1975), onde há a presença da troca de mulheres como mercadoria elas são excluídas da participação como sujeitas de trocas, são trocadas como objetos. Neste caso, não consegui verificar sobre a política das trocas econômicas entre as famílias dos carroceiros na divisão sexual do trabalho e do parentesco, me parece, na verdade, que há a presença de um outro circuito de troca do qual as mulheres também participam trocando entre si o cavalo enquanto falo, pois não verifiquei uma exclusão das mulheres – ou seja, as mulheres **não** são objetos de troca, mas sim sujeitas em marginalização em relação aos homens ou em processo de assujeitamento ao domínio da filiação agnática. Por exemplo, há uma Cavalgada das Mulheres em São Cristóvão onde as mesmas desfilam entre si, é uma cavalgada voltada para o público feminino, mantendo estruturas semelhantes de organização, mas com menor apoio. Quando mulheres assumem a posição de carroceiras ou vaqueiras há uma vontade também das filhas mulheres seguirem no mesmo ramo como aconteceu com Carolina e sua filha que pretende ser médica veterinária para ajudar a cuidar dos cavalos, mantendo assim a sucessão **lateralizada**. Parece existir, portanto, um tabu da transgressão das leis reguladoras do falo quando trocado como mercadoria entre os parentes, sendo geralmente trocado entre membros de um mesmo gênero – não havendo uma diversificação na distribuição do falo, por exemplo. Essa pode ser uma leitura crítica da minha parte enquanto sociólogo, mas busco também compreender que essas estruturas de governo psíquico imperam na reprodução da cultura, assim, é necessário um afastamento pelo menos no campo das ideias do que seria considerado “normal” pelo próprio grupo e pelas regras de gênero dominantes.

Com essa entrevista, finalizo este tópico do cavalo dos olhos de prata sendo a própria identificação do Zeferino com o “seu cavalo” que permitiu com que ele se desenvolvesse no ramo da equinocultura, aquele que tinha o que ele buscava: calmaria e a beleza que remetia a um metal precioso. Encantados, os cavalos ainda representam para homens e mulheres uma

possibilidade que reconstrução simbólica de si mesmos nos ambientes rurais e urbanos, uma figura importantíssima para a construção subjetiva dos diversos sujeitos inseridos na cultura. É uma prática, como já explicitei no capítulo sobre a teoria dos direitos dos animais, de corporalidade mútua na qual um se constrói a partir do outro, traçam trajetórias de vidas inteiras a partir desta identificação e produzem a partir disto tradições específicas que reconstituem partes da sua história individual e coletiva. Os cavalos devem ser preservados não apenas como “falo” ou “mercadorias”, mas como símbolos da possibilidade de sobrevivência no sentido subjetivo, como uma âncora pela qual é possível trotar novos caminhos na própria vida, como facilitadores de um mundo desde a perspectiva dos carroceiros que persiste em existir através da história. Os carroceiros, cavaleiros, vaqueiros e afins desenvolveram uma relação interespecífica que vai além da utilidade que os cavalos possuem para os carroceiros, é uma base fundante da própria constituição ontológica dos sujeitos investigados que narram sua vida a partir desse modo de vida na região metropolitana desafiando normas estabelecidas e controles rígidos do aparelho estatal principalmente contra populações negras e periféricas que vivem nestes lugares. Aproveito para ressaltar que este encontro entre cavalos e seus tutores tem algo que se toca quando ambos se conectam, este *insight* foi me provocado pela professora antropóloga Drº Amanda Hortis na apresentação em simpósio no 48º Encontro da ANPOCS de 2024. A partir disto consegui refletir sobre as questões norteadoras levantadas sobre como que os cavalos acabam sendo também “racializados” e os humanos “despersonalizados” no sentido de que ambos, após este contato, adquirem uma marca social da diferença. Sobre a desumanização dos carroceiros já compilei no capítulo da carroceira Carolina, entretanto, gostaria de afirmar também que os cavalos dos carroceiros também são marcados pela raça. Os cavalos da alta cavalaria no Brasil são associados a um papel hegemônico dentro da branquitude relacionado à instituição policial (cavalaria da polícia), em esportes como polo ou salto equestre, por exemplo, enquanto os cavalos dos carroceiros são marcados pelo trote, as cavalgadas e as corridas nas periferias. Os cavalos da alta cavalaria estão associados a ranchos urbanos em terrenos privados ou em fazendas em cidades mais afastadas a partir da herança patrilinear (como é o caso de Zeferino), já os equinos da periferia vivem em terrenos baldios ou sem regulamentação com pastagem abundante. Esta diferença racial e de classe dos cavalos nos permite afirmar que os equinos sofrem impacto do racismo: quando seus tutores são excluídos ou precarizados em suas condições materiais de existência tal fato afeta diretamente a política do cuidado animal e, assim, essa subalternização produzida pela dominação opera como um motor para justificativas proibicionistas, pois estas últimas escondem a origem das estruturas que a produziram e mobilizam a tirania do aparato repressivo.

6.5 O Herói Carroceiro: entre o orgulho paternal e a discriminação

Mariano García¹⁵ [nome-fantasia] é um homem negro, 37 anos, casado, com dois filhos, morador do bairro Santa Maria, sempre trabalhou como carroceiro desde muito cedo. Aprendeu o ofício com seu avô, principalmente, pois segundo ele era criado quase como filho:

[Mariano] eu nunca fui aquele negócio de “eu sou o filhinho da mamãe nem do papai” não. Eu sou da família toda, entendeu? Meu avô é uma pessoa que, o que ele fazia, eu amava demais que eram os cavalos que ele criava... Ele foi essencial...

[ENT] Você cresceu assim já... já montava e tudo?

[Mariano] Tudo, tudo, desde criança... Eu, banguela, já montava. Depois de 7-6 anos já montava sozinho. Foi aí que a gente começou essa profissão, sem querer... não era nem profissão, era paixão mesmo. Começou até a data de hoje. Porque toda vida ele não era meu vô, ele era meu herói, né? Quer dizer, eu tinha aquela paixão por ele e tudo que ele queria era que o filho dele fizesse, mas eu sendo neto fazia e me sentia bem em fazer. Já os filhos dele, meus tios, não gostavam. Faziam porque naquele tempo era no cacete mesmo, não faz, apanha! E eu não, eu fazia porque eu queria. A raiva dele era essa “poxa, o meu neto faz e meu filho não faz”. Quer dizer, eu era muito mais novo que os filhos dele, mas sabia fazer aí ficou essa paixão. É tanto que nenhum dos filhos dele cria animais, nenhum. Ele tem filho policial, ele tem filho maître na culinária, filha aposentada na área de medicina, mas não teve filho nenhum que crie cavalo, mas teve um neto que cria cavalo e pra ele era o maior orgulho dele porque o que ele fez a vida toda ele viu o neto levando também.

[ENT] Você começou assim criando dentro de casa mesmo?

[Mariano] Porque antigamente eu não era carroceiro, era praticamente carroceiro... eu tinha o meu trabalho e criava animal por paixão, mas foi passando a situação, dificultando as coisas, então... tive que ir pra carroça, não teve jeito. É, eu criava cavalo de corrida, comprava cavalo mais magrinho, engordava e vendia mais caro pra ganhar dinheiro. Mas depois, foi... a carroça sempre esteve na minha vida, porque pro comércio de quem cria cavalo, tipo assim, cavalo pé-duro, tem que ter uma carroça. Você não vai vender cavalo só pra passear, você vende um cavalo pra trabalhar, você vende um cavalo pro pessoal ir na numa feira, entendeu? Tem gente que trabalha a semana toda, mas gosta de ir a uma praia de cavalo, uma charrete, uma carroça. Então você tem que ter uma carroça pra apresentar ao que o animal sabe fazer, entendeu? Então toda a vida a carroça esteve na minha vida, só que... nunca foi minha prioridade, “só dependo dela”, entendeu?

[ENT] Sobre esses conhecimentos que seu avô te passava, em relação a criação do seu cavalo e tudo mais, você tem memória disso?

[Mariano] Tenho... por exemplo, ele me ensinou muito sobre medicação. Eu vejo hoje em dia os criadores de cavalos pra aplicar o medicamento eles consultam o veterinário, antigamente não existia

¹⁵ Mariano Garcia, uma liderança socialista importante para o movimento dos carroceiros e das associações grevistas no período do pós-escravismo.

veterinário. Eles aprenderam com os ancestrais. Então tem medicamento hoje que é uma fortuna onde o negócio besta resolve tipo vermifragação, dá pra cada [inaudível] cara do caramba. Se você pegar, vamos dizer, 5ml de um remédio chamado besocrilato que serve pra matar bicheira e misturar com água e o animal ingere, acabou a vermifragação. Não existe mais verme tão cedo. Outra coisa é carrapato. Você vê um bocado de animal cheio de carrapato, você pensa, carrapato “ah, mas é caro”. Não, não é caro não... 1ml a cada 50kg do animal, bem baratinho a ivermectina, deu via oral ao animal, acabou. Mas o pessoal hoje em dia pensa que nem rico “ah, é caro, consultar um veterinário” não existe isso não... ele me ensinou muito medicamento. Ele me ensinou muito fazer cabresto.

[ENT] O que é isso “fazer cabresto”?

Eu vou lhe ensinar a fazer cabresto: o cabresto é uma corda que você pega e faz no animal, já faz rédea e tudo, entendeu? Como lá era pasto, não tinha muita casa, então ele dizia tal animal, de ferro tal, de cor tal, você vai lá e pega. A gente não achava, mas tinha uma hora que a gente passava pelo animal e falava “olha o animal que o meu avô pediu!” aí já pegava, já fazia o cabresto, montava e levava, entendeu? Ele me ensinou a fazer cabresto. Outra coisa que o pessoal faz, digo por mim que eu não faria nunca, não indico nunca cortar a travagem.

[ENT] O que é isso “travagem”?

Travagem é quando ele está com um problema dentário, fica má formação nos dentes, vai pra gengiva e depois pro cérebro. Em cima, na parte de cima [da arcádia dentária], ela cresce mais que o dente. O animal não consegue se alimentar porque fica machucando aquela carne. Tem gente que pega a faca amolada e corta, outros pegam a colher quente, abrem a boca e queimam. Eu não aconselho nunca fazer isso. Quando eu tenho esse problema ele me ensinou que tem um dente, você tem que extrair aquele dente aí o maxilar do animal volta, pronto, a carne volta também e nunca mais tem problema. Se você cortar vai nascer de novo porque o problema não está em cima, está no maxilar do animal que tá movimentando por causa de um dente. É um dente que eu esqueci o nome dele. Ele me ensinou também outra coisa, cavalo fraco, você vê o animal magro, mas com uma força exuberante, “mas um animal tão magro desse com essa força toda?”, é a alimentação. Alimente sempre seu animal de trabalho com milho, com raízes, cenoura, batata doce, macaxeira... porque o animal se você começar a alimentar ele hoje com 8 dias, ele vai tá com uma força que você mesmo diz, “mas o animal magro desse não é pra tá com essa força toda”, mas é a alimentação, sempre me ensinou isso também. Doença do mormo também, que é tipo gripe equina. O pessoal gasta uma fortuna pra curar sabendo que se você pegar feijão verde, misturar na ração do animal, ele nunca vai pegar a doença do mormo. Sempre, sempre nadar ele na parte da manhã em torno de 10 minutos, 5 minutos de um lado e 5 do outro, libera o pulmão, solta o catarro... [Veterinário] era um negócio que não existia no meu tempo, então a técnica era essa... hoje em dia o pessoal não pratica mais isso, não sei se os ancestrais deles também ensinaram isso a eles. Eu olho aqui assim [com desconfiança]...

Seu avô morava em Nossa Senhora de Socorro/SE, tudo que aprendeu durante sua infância e adolescência foi nesse outro município em um ambiente com menor expansão urbana,

antes dos anos 2000. Mariano relata que antigamente as coisas eram mais fáceis, os carroceiros eram respeitados pelas pessoas, pela polícia e tinham mais oportunidades de trabalho, podiam transitar sem maiores “humilhações” no trânsito.

Às vezes a gente se encabula, né? Essa geração de hoje que todo mundo critica o carroceiro, marginaliza, infelizmente, marginaliza o carroceiro porque pensa que todos são iguais. E apesar de que todas as áreas profissionais têm um bom profissional e um mau profissional. Então, não pode ser diferente do carroceiro. Existe bom carroceiro e existe mau carroceiro. Na área da polícia, existe o bom policial e o mau policial. Na área da medicina, existe um bom médico e um mau médico. Então, mas só quem paga é o carroceiro porque é uma classe muito baixa, muito pequena financeiramente, então... [inaudível] marginalizado. Antigamente, há algum tempo atrás, não era assim não. Porque meu avô foi carroceiro e eu via que ele tinha um respeito... O bairro tinha um respeito por ele, a polícia tinha respeito por ele. Hoje em dia a polícia não tem respeito pela gente. A gente pode estar carregado, pode estar como for, enfadado. Se eles passarem pela gente e cismar da gente, eles mandam retirar o animal da carroça, mandam descarregar o material na rua mesmo pra ver se o animal está doente, se o animal está machucado ou ferido. Coisa que eu acho que não precisa fazer isso...

[ENT] Que na época do seu avô...

Não existia isso, não existia. Ao contrário. Como lá não era asfalto, era a estrada de piçarra... no tempo do inverno, sempre tinha aquela dificuldade né. Então, a polícia tinha uma caminhonete chamada Toyota ou era Grade, não me lembro... que eles amarravam o animal da carroça pra ajudar. Hoje em dia, não. Manda tirar o animal da carroça, a gente conversa muito e aí quer que a gente puxe a carroça. Hoje, assim, mudou muita coisa... O ser humano, pra falar a verdade dessa geração, não tem compaixão ao próximo não. Principalmente pela idade, né? A garotada mesmo, hoje em dia, você vê a garotada, vê o animal na carroça é arriscado de infartar “ai meu Deus do céu, o animal tá puxando a carroça!” e esse pessoal não pergunta: “carroceiro, se eu lhe der um emprego de carteira assinada você larga a carroça?”, nunca me perguntaram isso. Sempre me criticam, nunca fazem essa pergunta. Ou se dissessem assim: “ó, vou dar um auxílio para o seu animal, um complemento de alimentação, um calçamento, uma consulta veterinária”, nunca me perguntaram isso, só fazem me criticar. Só apontam, só apontam.... não sabem do meu sacrifício que eu me acordo 4 horas da manhã para tirar capim, para dar banho no animal, para acordar o animal e estar bem alimentado, para 7 horas da manhã eu colocar na carroça e parar meio-dia, não sabem que eu paro meio-dia, que eu retorno 2 horas da tarde. Quando é 5 horas da tarde eu tiro, entendeu? Eu tenho 4 animal, quer dizer, o animal que trabalha hoje, ele tem descanso de 3 dias, se não ele trabalha de noite. Eles não entendem isso, só “não pode puxar a carroça, não pode puxar a carroça”, mas não sabe que eu tenho família para sustentar, tenho boleto para pagar, tenho filho, entendeu? Plano de saúde é caríssimo, mas a gente tem que estar com um dinheirinho guardado que a gente não sabe o dia

de amanhã, um acidente, alguma coisa... não sabe, só critica, só critica...

Ele trabalhou a maior parte do tempo em empresas de materiais de construção com carteira assinada, servia como transporte de matéria-prima com outros carroceiros também contratados. Entretanto, com o passar do tempo as empresas foram adquirindo máquinas e veículos de transportes maiores que faziam o carregamento com melhor custo-benefício, assim, os carroceiros foram sendo deixados de lado ou contratados apenas para trabalhos ocasionais.

os carroceiros de hoje, a maioria da minha idade, todos deixaram de criar [cavalo], né? Preferiram trabalhar, por isso mesmo, por constrangimento, a área de trabalho também está acabando. Por exemplo, antigamente você chegava no depósito de construção, sempre tinha 10, 15 carroceiros. Hoje em dia você não vê nenhum carroceiro mais por causa mesmo desse constrangimento porque nenhum dono de depósito vai ter um cliente que compre mil, dois mil reais pra dizer bem assim: “eu não quero que aquele carroceiro leve não, eu quero pagar caminhão pra levar”. Então o dono do depósito de construção vai dizer, então, “Não quero mais carroceiro. Eu quero botar um caminhão pra mim, eu vou ganhar o frete do carroceiro e não vou perder meu cliente” muitos estão fazendo isso. Muitos não, quase todos. Pouquíssimos, você vai ver hoje pouquíssimos depósitos de construção com um carroceiro na porta. Você não vê mais, é difícil mesmo, difícil!

[ENT] A maioria dos trabalhos que você fazia eram nos depósitos? Ainda é assim?

Não, hoje não mais... Antigamente fiz muito, mas também a gente tinha padaria que entregava lenha, a gente vendia terra preta nas portas da pessoa, as mulheres sempre gostavam de terra preta pra botar em planta. Na cidade de Nossa Senhora de Socorro, antigamente, por ser só lama, meu avô tinha carroças que faziam coleta de lixo contratadas pela prefeitura. Tinha muitas carroças lá. Então a vida era essa, na verdade, antigamente, a gente não dava vencimento do trabalho. Era porque a gente tinha um monte de animal [inaudível] já chegou o tempo de eu ter mais de 10 animais soltos. Então era muito animal e o trabalho era assim: a gente tinha hora de ir trabalhar e não tinha hora de voltar. Hoje em dia não, se a polícia pegar você meio-dia em ponto com uma carroça, você já sofre logo retaliação: “Você tá certo num sol quente desse, o animal abafado...”, mas a gente já não ganha dinheiro quando aparece meio-dia em ponto... não pode dispensar. Antigamente a coisa era outra, era bom demais, hoje em dia... tá difícil e sem contar também que os carroceiros são a própria culpa... aí está difícil. Antigamente o carroceiro não ficava parado porque o dono do depósito de construção quando via que o carroceiro era, tipo assim, ágil, ele chamava, convidava “quer fazer parte da minha loja?”. Você entregava o material, no tempo era dois reais o frete, depois aumentou para cinco reais e aí a gente ia. Tinha a [empresa] Nelson Menezes lá no Bugio que era um depósito que já chegou a ter 18 carroceiros e não parava não, ninguém. NM - Materiais de Construção, também do lado deles tinha a Dona Vanda. Lá era posto os quatro carroceiros porque era aquele tipo de fidelidade. Se não tivesse frete, era dos quatro carroceiros. Se não tivesse nenhum, os carroceiros também não podiam

sair. Mas era difícil não ter frete. Até no inverno tinha frete. Então era muito mais nesse tempo. Eles contratavam a gente, amavam a gente. Tinham a gente como um tipo de membro da família, sabia onde a gente morava, visitava a gente no final de semana. Já chegava a ajudar a gente com feira, sexta básica, essas coisas. Hoje em dia não acontece mais. Por exemplo, reciclagem. Reciclagem dava uma boa renda? Dava. Só que os condomínios o que aconteceu, tem carroceiro que pega os tunéis dos condomínios e levam, praticam o furto. Aí o que aconteceu, a Torre [Empresa de Recolhimento de Lixo] já começou a entrar nos condomínios pedindo pra reciclar o material, então, o carroceiro não encosta mais em condomínio não. O cara vai lá, recolhe o material e é responsável pelos tunéis, se sumir com o tunel a Torre paga, já o carroceiro não faz isso... carroceiro tirava reciclagem e muitos deles furtavam, então, perdeu a chance, aí dificultou muito. Hoje em dia pra o carroceiro sobreviver só se ele for esperto mesmo. Tem que ser ninja, ninja, ninja... porque se for um carroceirinho besta que nem eu vejo aí que sai pelas ruas atrás de pilhar entulho, não vá não, vai passar fome.

[ENT] Eu vi que muita gente está trabalhando na reciclagem...

Correr para reciclagem, exatamente. Mas também é uma concorrência muito grande porque enquanto você sai com a carroça, a torre chega com o caminhão. Já levou tudo! E outra, a torre tem funcionários, tem motorista e dois funcionários para selecionar o material. Quem vai disputar com a Torre? Aí pronto! Bem assim é a reciclagem. A torre também está colocando as caçambas nas portas, você liga para a torre, ela coloca a caçamba na sua porta, você paga a torre a um preço absurdo. Enquanto a gente pede o valor de uma carroçada, a torre pede 120 reais para colocar o caminhão, caçamba de tudo e 120 reais para retirar. Cada diária, se não me engano, paga parece que é 18 reais. Só pode barão, mas os ricos estão aderindo isso por causa disso mesmo: “ah. eu não quero carroça na minha porta”, muitos preferem passar no cartão, parcela e é isso. Está dificultando também tirar entulho na rua, catando reciclagem...

Mariano relata que encontrava oportunidades colhendo madeira e vendendo lenha para padarias, mas a utilização de fornos elétricos e a gás reduziu bastante a demanda por madeira, entretanto, atualmente é o serviço que ainda o mantém com a renda média da família em uma única padaria que funciona a lenha:

[Mariano] Eu mesmo estou na carroça botando lenha para um pessoal aí que faz carvão, para mim está dando, mas eu já estou vendo que está aparecendo já concorrente porque é 30 reais na carroçada de lenha. Mas hoje mesmo já tinha três concorrentes lá... outros carroceiros. O pessoal está vendo que está dando dinheiro, estão colocando também, daqui um dia vai aparecer outra pessoa com caminhão, com alguma coisa também e vai cortar também essa oportunidade para os carroceiros ganharem dinheiro. Então hoje está difícil... está difícil os carroceiros ganharem dinheiro hoje... muito difícil....

Atualmente pensa muito em desistir por conta das humilhações que vem sofrendo, principalmente da polícia de trânsito e ambiental que apreende os animais e/ou aplica multas exorbitantes para impedir os trabalhadores de atuarem no espaço público, atualmente, os animais recolhidos vão para o Curral Público (conhecido popularmente como “Queima”) ou o Centro de Apreensão de Animais (CAA), principalmente através da Delegacia de Proteção Animal e Meio Ambiente [DEPAMA]:

[Mariano] Porque ele [o Queima] tá mais pra um matador do que um centro de apreensões, entendeu? Você já foi lá? Já fui várias vezes.

[ENT] Como é lá?

Rapaz, é um prato de conversa! Se você for proprietário de animal, você já é constrangido na hora! Você chega de manhã pra soltar seu animal, você sai daqui, se desloca daqui [Santa Maria] pro bairro 18 do Forte. Chega lá no 18 do Forte, você vai dar seu endereço, sua identidade. Eles vão mandar você sair de lá, pra ir pra Semeteira [Parque Augusto Franco]. É... é humilhação danada. Você vai pra Semeteira, eles vão lhe dar um papel pra você ir daquele ponto pra outro, umas casinhas que tem lá, você vai pra lá. Dessa casinha, eles vão lhe dar uma taxa pra você pagar no BANESE [Banco do Estado de Sergipe]. Porém, você não pode pagar na parte da manhã, você pode pagar na parte da tarde, repare que humilhação! Então você vai ficar a manhã onde? Porque, vamos dizer, um cara que não tem outro transporte, que anda numa bicicleta, ele vai fazer o que? Ele vai sair da Semeteira, vai vir pra Santa Maria. Do Santa Maria a tarde vai pagar pra Centro de Animais lá no 18 do Forte. Vai vim de lá puxando pela avenida Rio de Janeiro por qualquer lugar onde tem um movimento de carro muito grande. É humilhação danada! E outra, o valor é um absurdo! Se ele pegar seu animal só por caminhão você vai ter que pagar 100 reais. Se pegou hoje e for soltar amanhã já vai ser 165. É 100 o caminhão, mais 65 reais a diária. A alimentação lá, sabe o que é? Só água! “Ah, ele dá alimento”, mentira, não dá nada porque a gente já fez o teste. Eu tenho uma égua aqui, que é uma égua de estimação muito grande. Os meninos disseram “rapaz, vamos fazer isso só pra gente filmar, vamos deixar sua égua passar 3 dias lá”, eu disse “deixo não, deixo nada!”. Com muito adulamento, muito adulamento, eu peguei e soltei ela. Eles pegaram ela, foi 3 dias, 3 dias... quando eles perceberam que a gente estava fazendo essa denúncia, eles disseram que minha égua era furtada, aí eu disse “então vou ligar pra minha advogada, vou registrar a um B.O porque se a água é furtada e está comigo, então, o ladrão sou eu!”. Quando eu ia saindo eles me chamaram, disseram “não, o rapaz chegou aqui dizendo que é proprietário”. Eu disse: “ele trouxe um boletim de ocorrência dizendo que ela é furtada? Porque pra ela ser furtada, tem que ter um boletim de ocorrência sendo proprietário dela”. Ele disse: “não”. Passou 3 dias lá, nessa brincadeira. Ela veio a metade do que ela era... é água e areia. Oxe, é engraçado que esse pessoal, esses ativistas aí que diz que é a favor dos animais, não bate com isso lá... No dia 24 de junho mesmo teve uma situação bem triste mesmo, bem triste, constrangedora, onde cortaram um animal de facão, ficou sabendo? Aqui no Santa Maria. Quer dizer, por causa de uma situação dessa aí, todos pagam. Ontem mesmo eu fui parado pelo DEPAMA... por alto eu fiquei sabendo que o rapaz foi para a Barra dos Coqueiros para uma Cavalgada. Daqui até a Barra dos Coqueiros, na carroça. Chegou na parte de fora da Cavalgada, voltou com o animal que passou por uma ronda, aguentou até chegar ali na Praia do Sul. Quando o animal caiu, ele caiu alcoolizado, cortou o animal de facão. Quer dizer, isso aí pesou bastante, né? Pesou bastante para os carroceiros. Por causa disso aí todos pagam. Ontem fui parado pelo DEPAMA, aqui. Me arrependeu

que esse animal não estava em situação de trabalhar. Realmente, ele não está em situação, mas está alimentado, está vitaminado. O animal está ganhando peso agora. Peguei há pouco tempo, acho que tem uns 3 dias que eu comprei ele e deixei os 3 dias lá no terreno. Eu fui testar ele, né? Eu fui testar para ver se ele aguenta, se vai ter futuro ou se eu vou vender ele, porque se for um animal que me agrada, eu dou 30 dias a ele de descanso. Com 30 dias ele já está pronto para o trabalho, se ele não me agrada naquele treino, pronto. Domingo tem a feira de troca de animais aqui do lado eu já pego ele, já troco em outro mais forte, dou o dinheiro de volta, entendeu? Já pego outro apto para o trabalho. Ele estava dizendo assim, não, vocês estão completamente certo, mas eu não estou maltratando. Não está carregado. Eu só queria saber a estabilidade dele, se ele aguenta trabalhar, se ele é propício ao trabalho, se não me agradar... [efetua a troca].

Ele possui 2 cavalos que reveza durante o dia realizando trocas geralmente ao meio-dia ou ao perceber o cansaço do animal, entretanto, já teve seu cavalo apreendido por ser pego trabalhando no “sol quente com o animal”. Além disto, já sofreu agressões verbais de pessoas no trânsito e, além disto, sente medo do que pode acontecer com os carroceiros com a ascensão dos protetores dos animais que constroem a imagem dos carroceiros como ruins.

[Mariano] Uma vez também eu passei aqui no aeroporto, um carro danado parou na minha frente abaixou o vidro e falou “você gosta dele? do seu cavalo?”, eu disse “não é um cavalo não, é uma égua. Gosto...” e disse “porque você tá colocando ela na carroça?”, respondi “você quer ver se eu tenho sentimento por ela? Me dê um emprego que você vai ver que eu vou dar o luxo que ela merece, porque eu não posso dar o que comer pra ela se eu não tenho trabalho”. Ela disse “se eu pegar você maltratando ela eu vou te denunciar!”, tentou me constranger, mas eu fui mais inteligente que ela e na verdade a gente que é carroceiro, a gente que tem animal é porque a gente gosta do animal porque não vale a pena não... não vale a pena de jeito nenhum... um saco de ração, de manutenção da mais barata, hoje, custa 35 reais 30 kg. Se você dá só essa ração a um animal, só vai três dias. Então, de três em três dias você gasta 35 reais, não é lucrativo. É melhor você trabalhar de servente de pedreiro que é 80 reais, você não tem gasto com o animal, você não precisa acordar quatro horas da manhã pra tá tirando capim, entendeu? Você acorda de manhã, tomou seu café e vai pro seu trabalho. 5 horas da tarde você tá liberado, vem pra casa, ganha 80 reais. Então não é lucrativo ser carroceiro. Agora, a gente ama o animal. A gente ama, foi quando o Breno Garibaldi [Vereador] que passou aí dizendo que ia acabar com as carroças, eu vi um monte de carroceiros chorando aqui e dizendo, se manifestando... “se eles levam o meu animal, é pra me levar eu junto!”. Eles não perguntaram assim “agora eles vão viver de quê? vão morrer de fome?”. Não, não vi nenhum assunto desse. A única coisa que vimos foi o senhor que já tem uns 50 anos, as lágrimas dele desceram na hora quando eu mostrei aqui nas redes sociais. A gente fala, pô, eles [os deputados] que se preparem. Por que eles não vão levar no mano-a-mano não, ele vai levar eu e o meu animal junto! Você percebe que ele vem com a polícia. Vai vir polícia, vai vir quem for: vai levar eu e o animal junto!

A partir desta entrevista, pude perceber que uma das características em comum ao trabalho do carroceiro é a tipologia artesanal ou manual, são trabalhadores que utilizam apenas da carroça como transporte animal e força humana na realização das tarefas cotidianas. Alguns carroceiros vivem também de “bicos”, ou seja, trabalho ocasional para além do trabalho com a carroça (a citar o exemplo de servente de pedreiro na entrevista), pois a repressão policial e as novas políticas de gestão urbana são fatores que afetam o exercício do trabalho dos carroceiros. As mudanças nas infraestruturas da rede urbana, especificamente dos transportes urbanos de matérias-primas e mercadorias, trouxeram prejuízos para os carroceiros.

6.6 “Aqui passa uma avenida onde só a gente consegue andar”: a carroça como instrumento territorial

“o ator não somente afirma diante do aparelho [fotográfico] sua humanidade (ou o que aparece como tal aos olhos dos espectadores) como coloca esse aparelho a serviço do seu próprio triunfo”

- Walter Benjamin

A minha proposta neste capítulo é a de realizar uma breve aproximação com os carroceiros do Conjunto Barreiro, um espaço recente na Zona de Expansão da Região Metropolitana de Aracaju (RMA) que se localiza entre duas cidades, resultado de um processo de conurbação com o final de linha do Bairro Jaboliana (Aracaju/SE) e o Bairro Rosa Elze (São Cristóvão/SE). Realizo este empreendimento empírico através de um ensaio fotográfico de rua a partir da antropologia visual (Ecket & Rocha, 2019; Goldophim, 1999), segundo as autoras a técnica de *etnografia de rua* consiste “na exploração dos espaços urbanos a serem investigados através de caminhadas ‘sem destino fixo’ nos seus territórios” (Ecket & Rocha, p. 11, 2019), no qual os usos de instrumentos técnicos de captação e produção imprimem um tipo de relação específica que

se apresenta no próprio contexto de interação que cria a sua situação de captação uma vez que o triunfo da imagem, fotográfica ou videográfica, no trabalho de campo revela este frágil instante em que o pesquisador ousa inscrever uma ruptura na interação com o Outro (Ecket & Rocha, p. 14, 2019)

Assim, faz-se necessária uma inserção dentro deste bairro a partir do ponto de vista específico que não é o morador local, mas sim dos carroceiros: como que eles vivenciam este lugar e se situam? Para responder tal questionamento, é indispensável realizar uma descrição breve e introdutória do contexto socioespacial pesquisado. No conjunto barreiro, além das habitações, há a presença de pequenos comércios locais, mercearias e lojas de materiais de construção, além disto, algumas pequenas igrejas e terreiros de religiões de matriz africana. As ruas e estradas são em sua maioria não pavimentadas, todavia, no final do ano de 2022 a prefeitura iniciou uma obra de construção da via em uma única avenida oficial que faz a conexão mais rápida entre os bairros citados.

Frequentemente a caminho da universidade fiz diversos trajetos atravessando o conjunto barreiro, chamava a minha atenção a quantidade de Carroceiros que habitam nesse bairro, uma característica que considero comum nos bairros da periferia da região metropolitana de Aracaju, fato que constatei desde que comecei a me aproximar dos Carroceiros do Bairro Santa Maria. Algumas residências são marcadas desde a sua entrada pelas carroças em suas portas, pela utilização da própria residência como espaço de depósito de materiais de trabalho (como reciclagem ou resíduos sólidos de construção/demolição) e dos cavalos que pastam nas áreas próximas. Portanto, devido aos meus interesses de pesquisa e ao intenso fluxo de carroceiros, este lugar se tornou um ponto de observação significativo. Os Carroceiros deste conjunto geralmente realizam trabalhos ora nos bairros adjacentes como o Jabotiana, Santa Lúcia, Rosa Elze, Eduardo Gomes e Sol Nascente ora no próprio conjunto Barreiro: nos primeiros há mais oportunidades para a catação dos resíduos sólidos e no último há mais oportunidades de trabalho como transportadores de baixo valor-agregado e/ou materiais de construção. Algumas lojas de materiais de construções possuem carroças nas portas e mantêm carroceiros à disposição de transporte quando há vendas de baixa quantidade ou recolhimento de entulhos de demolição nas reformas das casas do próprio bairro.

Assim, situei-me ao lado de uma loja de material de construção porque avistei-a com um carroceiro disponível à porta, entretanto, devido ao fluxo de trabalho intenso não consegui muita receptividade na aproximação, pelo menos naquele horário de pico próximo das 11 horas da manhã, pois eu estava evidentemente atrapalhando. Contudo, lembrei-me de outro ponto onde os carroceiros se faziam presentes: em uma das saídas do conjunto em direção à avenida principal do bairro Rosa Elze, a Avenida Governador Marcelo Deda Chagas, onde há um espaço informal, mas de uso comum para depósito de resíduos sólidos e outras mercadorias. Já nas proximidades alguns cavalos podiam ser avistados demarcando a presença de tutores na região,

mas nenhuma carroça foi avistada no primeiro momento. Sentei-me ao lado de uma casa e esperei um primeiro grupo de três pessoas se aproximarem: um homem adulto e duas crianças.

Foto 1 - Reapropriando os Espaços



Fonte: elaborada pelo autor

Foto 2 - A Colheita



Fonte: elaborado pelo autor

Aproximei-me fotografando os resíduos deixado no canteiro, em seguida, apresentei-me como um estudante da Universidade Federal de Sergipe que estava estudando os moradores do bairro, especificamente os carroceiros, e que tinha percebido eles se aproximarem. Assim, decidi pedir permissão para fotografá-los como parte do meu trabalho de pesquisa. D., o adulto, aparentou estar bem receoso com a minha

presença, pois estava cuidando dos seus dois primos menores de idade e quem era eu, um estranho, pedindo para tirar foto dos três? Realmente, é uma situação que pode ocasionar um certo constrangimento, ainda assim, insisti que era para um trabalho de pesquisa na universidade e perguntei se poderia fotografá-los: tiramos um retrato meio tímido e estranho, com uma curiosidade extra vindo das crianças com a câmera que me serviu em um primeiro momento como uma porta de entrada. Em seguida, perguntei se eles moravam ali próximo e pedi para ir até a residência deles para conhecê-los, moravam os três e o restante de sua família: a mãe de D., sua irmã e seu pai. Eles aceitaram, mesmo que me estranhando com longos espaçamentos silenciosos depois dessa tentativa de aproximação.

Na carroça em direção a sua residência, chamou-me a atenção que os garotos estavam dirigindo a carroça com destreza, indaguei curioso sobre quem os tinha ensinado a manobrar com tanta facilidade, eles me responderam: “sozinhos!” e riram. Respondi em um tom meio jocoso que não acreditava naquilo, rimos uns dos outros tanto pela pergunta óbvia da minha parte quanto pela resposta deles. O tio observava minha interação cautelosamente e após a quebra de gelo com a “pergunta sem sentido”, perguntei se era ele quem teria ensinado, mas ele negou assertivamente e não explanou em muitos detalhes. “Por que vocês estavam colhendo capim ali na canal? Com tanto lugar verde para colher, porque ali especificamente?” indiquei. D. pensou um pouco e percebeu que eu também estava os observando, me respondeu que ali era um lugar conhecido (o brejo), um ponto de referência onde os carroceiros iam pegar o melhor capim da região para alimentar seus cavalos, entretanto, acredito que ele também não tinha refletido tanto sobre este fator. Seguimos o caminho mais ou menos em silêncio, com alguns acenos para pessoas conhecidas na rua, vizinhos, trabalhadores do próprio bairro que conheciam tanto os garotos como o tio. A região onde eles moravam era próximo do bairro Várzea Grande, a várzea é um tipo de vegetação da área próxima ao Rio Sergipe que inunda durante os períodos de altos índices pluviométricos. Não obstante, uma região de difícil acesso por meio de carros, sendo facilitada por via terrestre apenas a pé, de moto ou carroça, nitidamente eram terrenos marcados por serem vias carroçáveis.

Seguimos para a residência da mãe de D., nesta estrada apenas há umas 4 casas em um caminho bastante íngreme, a chuva da noite anterior havia deixado algumas poças e o terreno meio lamaçento, mas isso não impediu que o piloto da carroça (um dos primos de D.) manobrasse e nos guiasse com seu cavalo aparentemente tranquilo, um caminho

bastante cotidiano. Como meu lugar era de “estrano” para eles, a foto 03 intitulada “três menos um: a família” indica bem a minha recepção conflituosa e ambígua em sua residência, um dos garotos foi logo chamar sua mãe (irmã de D.) para mostrar que tinha chegado com um “fotógrafo” em casa.

Foto 3 - Três menos um: a família



Fonte: elaborado pelo autor

A mãe veio até mim super-preocupada com o perigo imanente que eu representava: como os dois filhos pequenos estavam indo capinar no brejo, ela achou que eu estivesse fazendo uma denúncia para o conselho tutelar. Tal fato me remete mais uma vez a pensar em como que etnógrafos brancos, como é meu caso, são geralmente lidos no campo em suas investigações em bairros periféricos e populares como agentes do Estado, principalmente nas cidades, as pessoas brancas representam simbolicamente condutores de poder da branquitude, da violência estatal e das instituições burguesas:

[..] ao serem consideradas não brancas, são alvo da branquitude de Estado. Mas, para classificá-las como não brancas, é preciso definir o que é o branco. Ora, para o Estado, o que é branco? É branco o próprio Estado, as políticas de Estado, a ocupação da cidade orientada pelas elites e pelo capital (Paterniani, p. 10, 2016).

Nesse contato, expliquei mais uma vez que era estudante da Universidade Federal e que estava realizando um trabalho, enquanto isso, os garotos e seu tio realizavam as atividades para deixar pronto o cavalo para o trabalho no dia seguinte. Conversando com a irmã de D., tanto para acalmá-la, mas também para buscar informações, descobri que na verdade, o pai dela era carroceiro há muito tempo e que agora estava afastado, inclusive, no horário que eu fui ele estava ausente porque tinha encontrado um emprego formal. Ainda mais, descobri ele é quem tinha ensinado o seu irmão e os filhos dela a manejarem a carroça, a cuidar dos bichos e o conhecimento quase que “pressuposto” que os garotos apresentaram para mim. Não irei retornar à tese da patrilinearidade dos carroceiros, pois acredito que nos capítulos anteriores elas já foram bem elucidativas, mas acrescento apenas que a transmissão da herança do ofício ocorre, principalmente entre os carroceiros como um mecanismo familiar. Dando continuidade, o mais velho dos garotos, enquanto isso, preparava a alimentação de seus animais, porcionando e dividindo entre os outros cavalos já que possuíam mais dois, D. retirava as rédeas da égua Lina que nos levou todo o trajeto para dar-lhe um banho e prepará-la para descansar para o dia seguinte.

Enquanto isso, a irmã de D. que conversava comigo sobre a situação, aproveitou para desabafar sobre a atuação precária da prefeitura de São Cristóvão, pois a situação das estradas estava degradante, principalmente em períodos de chuva. Apesar de gostar muito de morar ali, em ambiente calmo e tranquilo, sentia que nenhum órgão público buscava realizar empreendimentos para melhorar as infraestruturas e a vida comum das pessoas. Ela comenta sobre a recente obra de viação e diz que eles fizeram a estrada até um seguimento curto, mas que aquelas pessoas da Várzea Grande ficaram esquecidas. Ainda, perguntei se a relação com os poucos vizinhos era tranquila e, muito feliz, ela comentou sobre achar um lugar muito calmo e não gostar muito da movimentação da avenida principal do Rosa Elze.

Foto 4 - Bicho Anônimo



Fonte: elaborado pelo autor

Neste momento senti que tinha me aproximado um pouco mais do contexto familiar, quando ela se recolheu para a casa segui para falar com V., sua outra filha, que estava dando banho nos porcos que estavam em um cercado ao lado. Perguntei o nome daquele porco, ela riu e depois ficou em silêncio. Insisti mais uma vez, mas ela parecia não querer responder, eu já sabia o porquê, mas soltei a seguinte frase apenas para confirmar: “os porcos não tem nome porque você come eles depois né?”. Nós dois rimos juntos e ela disse pra mim que era verdade, mas que ela em si não gostava de comer os porcos. Achei esse fato interessante, pois percebi como os animais eram inseridos dentro da lógica daquela família e a proximidade maior que os cavalos tinham no sentido afetivo, consequentemente, permitido “ter um nome”.

Após conversar com V., a mãe de D., chamada A. aqui neste texto, veio diretamente até mim entre os panos do varal, bem incisiva e me perguntou quem eu era, já avisando que não queria ser fotografada. Eu respeitei, abaixei a câmera e comecei a contar a mesmíssima história que contei para a irmã de D., chamei esse momento de “conectando os elos”.

Foto 5 - Conectando os Elos



Fonte: elaborado pelo autor

A. era uma mulher bastante certeira e segura, buscou logo compreender “que disciplina é essa que você tá tirando fotos dos outros na rua?”, mais uma vez expliquei o contexto e ela ficou bastante interessada, mostrei-lhe as diversas fotos que apreciou com êxtase especificamente a dos bichos, dos cachorros e dos cavalos. Depois que tinha provado através das fotografias e também, ao mostrar despretensiosamente minha carteira institucional da Universidade Federal de Sergipe que eu não era um estranho-perigoso, começamos a dialogar. Ela começou me relatando muito bem do local onde morava, já estavam ali há 8 anos, desde o princípio quando os moradores começaram a ocupar o espaço. Era tudo muito calmo e que não queria sair dali por nada, tinha uma ótima relação com sua vizinha e, mais uma vez, sentia que eles estavam mais distantes da comunidade do barreiro devido à localização e, assim, esquecidos.

Enquanto tive esse momento com A., um vizinho chegou com seu cavalo e pediu as rédeas emprestadas para D. porque precisava sair com sua carroça, comuniquei que também precisava ir embora. Ela convidativamente conversou com o vizinho para verificar a possibilidade de me oferecer uma carona, já que era um homem “gente boa”

muito conhecido ou, se eu quisesse, poderia ir à pé pela Várzea Grande, caminho mais seco, porém mais distante. Rapidamente aceitei, pois como a situação das estradas estava íngreme me vi tentado a aceitar a oportunidade, me despedi da família de A. e agradeci pels conversas, segui na carroça do vizinho até a casa ao lado para pegar alguns objetos e uma bebida alcoólica. Ele, L., já estava meio embriagado, mas antes fez questão de passar na casa que era de sua esposa e pegar seu cunhado, N., porque ambos iriam beber juntos.

Foto 6 - Entre panos



Fonte: elaborado pelo autor

A casa era estruturalmente muito parecida com a de A., exceto pelo fato de que havia muitos resíduos sólidos para a reciclagem, pois aquela família em específico vivia deste trabalho. L. logo me apresentou como “fotógrafo” de um jeito bastante orgulhoso, quase como se estivesse me convidando para tirar foto, assim N., ao ver a câmera sorriu e pediu para que eu tirasse foto dele com os amores de sua vida: seus cachorros. A foto a seguir retrata um pouco desse momento da minha chegada na casa deles, L. estava lá apenas de passagem, pois sua esposa morava com os pais e o irmão N., muito sorridente e aberto, L. me ofereceu bebida e um pedaço de carne de porco, me contou em segredo

quase que cochichando no meu ouvido: que aquilo era presente da vizinha e eu respondi “eu imaginei”.

Foto 7 - Foto com o Amor da Minha Vida



Fonte: elaborado pelo autor

Depois deste encontro, o sentimento “estranho” foi um pouco mais dissolvido, me foi muito mais intenso e aberto, nessa relação de acúmulo de relações afetivas que estavam me circundando e como eu tinha sido parte integrante muito rapidamente daquela rede dentro de um pequeno espaço de tempo que estive ali. Eles me pareciam muito mais receptivos e constantemente me lembrava que assim era o jeito bom de se viver: com amigos, numa carroça, com seu cigarro, comendo seu toucinho e bebendo. Enquanto íamos para o ponto da minha carona, ele sempre me relembrava “não é bom trabalhar assim?” e gargalhava em tom aberto.

Por fim, quando saímos da casa de N., passamos por uma via que tinha uma encruzilhada que conectava a estrada até o outro lado do morro de maneira bem íngreme e segundo L., aquela era uma estrada muito boa, mas que a prefeitura de São Cristóvão decidiu aterrinar a área e provavelmente irá ser fechada para um espaço privado. Nesse

momento L. solta a frase que intitula este ensaio: “aqui passa uma avenida onde só a gente [os carroceiros] consegue andar”. Esta frase surtiu impacto do ponto de vista sociológico, pois percebi que a carroça possuía um atributo de identificação na sua relação com o território, com o ambiente que viviam, demarcava uma modalidade específica de experimentar o espaço da cidade. Desta forma, comprehendi que ser carroção é um tipo de subjetivação em contextos urbanos que permite com que determinadas trajetórias, experiências e marcadores se adensem formulando um lugar “próprio” em diferença àqueles não-carroceiros. Para simplificar, eles estavam no terreno deles digamos assim, aquele já conhecido construído através do trabalho, das trocas e dos trânsitos na cidade no qual construíram um conhecimento, uma episteme localizada sobre si mesmos e sobre as dimensões socioespaciais. Uma avenida ao qual se referem, nesse sentido, é um tipo de caminho principal em que o lócus do trânsito são os carroceiros e não as mercadorias, a própria família de A. também se posicionou da mesma forma em relação às “ruas da prefeitura”. São modos distintos de experimentar o espaço: os carroceiros produzem uma relação social em função de seu estilo de vida, de seus trabalhos e trânsitos próprios, já o da prefeitura de São Cristóvão mais centrada no aspecto racional-capitalista de aumentar estrategicamente o fluxo mercantil e “valorar” o espaço, mas um sentido de valor que já é completamente excludente. Certamente, o que os carroceiros e os moradores do bairro pensam sobre como os lugares funcionam partem de outros fundamentos e compreender a posição deles fálcita a fabricação de políticas de enfrentamento às desigualdades socioespaciais e raciais. No fim, a pergunta que lateja derivada deste brevíssimo encontro é: em quem se deve pensar quando pensamos a cidade, os caminhos e as experiências cotidianas?

A avenida outrora invisibilizada persiste sendo transitada por histórias diversas como as que contei neste sucinto relato de campo, continuam a costurar redes comunitárias através do tempo pelos usos contínuos destes moradores, trabalhadores e usuários da carroça como modo de viver a cidade. “Retratos da ‘Avenida’” é uma foto emocionante, me despedi com vontade de terminar o dia mais um pouco com eles, entretanto, nossos trajetos tinham se encerrado. A avenida que um dia também foi invisível para mim dado minha posicionalidade epistêmica localizada na cidade de Aracaju/SE já problematizada em capítulos anteriores, apareceu com outra forma, rostos, contornos e memórias que ficaram marcadas no último retrato.

Foto 8 - Retratos da Avenida



Fonte: elaborado pelo autor

Primeiramente, é necessário afirmar que após o evento, solicitei o contado de A. para poder realizar o procedimento de devolução do material como mecanismo de estabelecido de troca pela experiência compartilhada, a mesma quando recebeu as fotografias agradeceu, mas ainda manteve a relação distante. Perguntei se lembrava da minha visita e retrucou “lembro...” como se fosse uma memória vaga e ainda indigesta. Conseguí capturar inúmeras fotos, cerca de 50, mas nem todas decidi utilizar neste trabalho, principalmente as fotos da família de A., já que percebi um desconforto com minha presença, mesmo sendo autorizado. Também optei por não ter fotografias dos rostos das crianças em respeito à família, tal fato espero que funcione como um arquivo desta emaranhada e dificultosa relação entre agentes estatais e suas práticas de violência contra a população periférica que incidiram sobre meu corpo como uma marca da do poder da branquidade.

Em relação aos carroceiros do conjunto barreiro, percebi que em relação ao seu modo de organização alguns estão realizando trabalho em empresas de materiais de construção de pequeno-ponte. Encontrei três empresas que possuem diversificados tipos de transportes de materiais, tanto caminhão ou caminhonete para entregas maiores como também carroças à disposição dos clientes. Além disto, é possível verificar a presença de

muitos veículos de tração animal nas portas das casas, cavalos transitando ou amarrados em árvores descansando, o que é um forte indício da presença de carroceiros que habitam no perímetro. Há uma demanda maior por materiais de construção pela comunidade dos bairros periféricos que realizam obras pequenas de autoconstrução ou em pequenos negócios locais e uma oferta maior de material de reciclagem devido ao aumento de resíduos doméstico produzido por área nas regiões condominiais, tornando-se um espaço atrativo para estes trabalhadores. Ainda, percebi que há também aqueles que realizam o trabalho de fretado, transportando itens de baixo valor agregado como colchões, fogões, estantes e afins tanto no sentido de troca-venda tanto no sentido de realizarem o recolhimento para depósito nos espaços abertos. Há carroceiros que trabalham e vendem seus materiais a atravessadores, que são as Empresas de Reciclagem ou Empresas de Sucata.

Kowarick (1979) aponta que faz parte da infraestrutura da rede urbana a produção de moradias de autoconstrução, fomentando uma gama de relações majoritariamente precarizadas, no sentido de que possuem uma posição marginalizada nas relações hegemônicas do mercado de trabalho e produção total da força de trabalho. O sentido não é de “abandono”, mas de uma produção marginal na qual os custos da força de trabalho são rebaixados pela concorrência com as empresas maiores, fomentando uma economia de subsistência de moradia.

No caso da autoconstrução, que na sua finalidade e essência não deve ser entendida como uma forma de poupança, mas enquanto uma solução de subsistência, cria-se um dos elementos - a moradia - indispensáveis como meio de vida, que acaba por se constituir uma fórmula que rebaixa o custo de reprodução da força de trabalho, permitindo realizar uma extração do excedente econômico apoiada em salários que podem ser constantemente deprimidos (Kowarick, p. 57, 1979).

Assim, comprehende-se que este conjunto funciona como um polo de atratividade por fornecer uma variedade de trabalhadores, consumidores e moradores que funcionam como princípio da extração de mais-valia urbana quando se pensa nas relações totais do sistema urbanístico. Assim, comprehendo os carroceiros do ponto de vista do labor como como situados nas infraestruturas marginais da economia que disputam poder simbólico e material com as Empresas de Construções e de Coleta Seletiva do Lixo, tal fato já extensivamente elaborado na revisão teórica como um fenômeno típico que acomete a ocupação mesmo antes do pós-abolição no Brasil. Desta forma, são sujeitos marginalizados quanto a sua atuação nas dinâmicas socioespaciais e políticas, mesmo que

empregam inúmeras práticas culturais de resistência contra a dominação do circuito superior (Santos, 2008).

Em uma entrevista que fiz com uma gerente de uma loja de materiais de construção do bairro pude perceber outras relações entre carroceiros, vizinhança e mercado informal na contratação de mão de obra, principalmente para serviços de autoconstrução. Esta loja fica no Barreiro em São Cristóvão (SE) bem próximo do bairro Jabotiana em Aracaju (SE), é uma loja pequena, mas que mantém um fluxo significativo de materiais, também, observei que haviam carroceiros que ficavam ao lado descarregando ou transportando materiais, assim, essa loja foi escolhida devido ao meu interesse com os carroceiros e na economia local deste bairro. A empresa é coordenada por Maria [nome fictício] e João [nome fictício], sendo ela a encarregada dos cuidados gerenciais-administrativos da loja e ele o encarregado da parte técnica da construção e obras. A loja em si é pequena, mas possui um terreno extenso, logo acima é a casa própria de ambos que possuem um filho.

[ENT] Pra gente começar, eu queria que você contasse um pouco da sua história, onde foi que você veio, se você é daqui mesmo de São Cristóvão...

[Maria] Não, nós somos de outro estado do nordeste, tanto eu como meu marido e nós viemos pra cá tem nove anos. Ele trabalhava numa empresa em São Paulo, a gente morava em lá na época e ele foi transferido pra Aracaju pra fazer um prédio ali. Ele trabalhava na construção civil, né? Ele veio e eu vim junto também, fui cozinar pra empresa que ele trabalhava, ficamos acho que uns cinco anos, mais ou menos. Ele começou a ficar muito sobrecarregado porque ele era encarregado da obra e ficar lidando com pessoas, você sabe que é estressante. A gente resolveu mudar de ramo. Ele saiu da empresa e quando voltou a trabalhar continuou com a construção civil pra ele mesmo.

[ENT] Ele abriu a loja dele?

Não, construindo... construindo casa, essas coisas.

[ENT] Autônomo, você fala?

Isso, autônomo. Depois ele começou a ficar muito cansado, muito estressado. Foi então que a gente resolveu colocar essa loja tem dois anos, vai fazer três anos agora.

[ENT] Mas sempre foi aqui a loja?

Sim, a loja sempre foi aqui. Mas na época que a gente trabalhava com a construção civil, morávamos na Jabotiana, aqui do lado.

[ENT] E vocês gostam da área? Como é que é aqui, assim, o público?

O público é pequeno pra falar a verdade, mal dá pra se manter, mas a gente gosta da área, sabe? Ele também ainda pega algumas obras, não em grande quantidade porque ele gosta também de construção civil e não gosta de ficar parado na loja, então, eu fico na loja e geralmente ele tá com alguma obrinha pouca, mas sempre tem.

[ENT] As obras daqui do bairro [Barreiro], geralmente vocês estão envolvidos assim? Aqui no bairro não, é mais em Aracaju, aqui não. A gente vende bloco, todo tipo de material de construção, exceto algumas coisas da finalização, tipo piso, pintura, gesso, essas coisas a gente não trabalha e tem o serviço que ele faz nas obras com uma equipe pequena de 4 a 5 funcionários.

[ENT] Outra coisa, aqui eu vi que vocês tem um caminhão, né?

[Maria] Qualquer tipo de material a gente entrega de caminhão e as entregas geralmente são aqui mesmo no bairro então a gente usa esse caminhãozinho pra entrega aqui. A construção em si que a gente não trabalha aqui no bairro, mas se aparecer a gente pega também.

[ENT] É você sozinha na parte administrativa?

[Maria] Sim.

[ENT] É muito trabalho também?

[Maria] Nem tanto. Eu sou meia... tipo... a cabeça é meia bagunçadinha, sabe? Eu não sou muito organizada, pra falar a verdade. Mas eu que fico aqui, eu que atendo. Eu que administro a loja, assim...

Quando fui tentar realizar essa entrevista, me apresentei como estudante universitário que pesquisava sobre o tema dos carroceiros e das lojas de materiais de construção, era uma tarde de uma terça-feira e o movimento da loja estava bem vazio, Maria demonstrou bastante receio para fazer uma entrevista já que nunca tinha participado antes. Expliquei que era para meu trabalho na faculdade e que a mesma não seria identificada, as perguntas seriam sobre sua trajetória de vida e profissional, ela aceitou desde que não fosse identificada. A presença de seu filho marcou bastante a entrevista, uma vez que dividia seu tempo de entrevistada comigo com os cuidados do seu filho e do cuidado com a loja enquanto seu marido estava em uma obra fora, parecia estar sobrecarregada. Apesar da mesma identificar seu trabalho como tranquilo, se mantinha bem afastada subjetivamente do envolvimento com a questão parecia não querer tocar no assunto, ainda mais quando tentei adentrar no tópico familiar. Ela não olhava nos meus olhos nem em minha direção, em toda a sua entrevista se manteve distante olhando ora para o horizonte ora para seu filho como um ponto de fuga. Me deixava bastante

preocupado, aqui assumo a minha posição enquanto pesquisador, da narração de sua própria história de vida a partir do pronome **Ele** parecendo estar completamente endereçada ao marido, às escolhas do marido e a vida doméstica do casal. Suas respostas eram sempre curtas e tinha dificuldade de associar livremente, obviamente, algo completamente esperado em uma entrevista única, mas como a própria referenciou que tinha a “cabeça bagunçada”, isso refletia em sua fala, ela não falava demais para evitar de cometer erros ou bagunçar o que já foi dito antes. As transcrições aqui feitas precisaram de uma síntese da minha parte uma vez que seu discurso era marcado por várias interrupções, cortes que a mesma se dava ao parar de falar, tanto que minha presença na entrevista precisou ser um pouco mais intensa para tentar provocar nela o desejo de falar, mas obtive pouco sucesso no geral.

[ENT] No caso, a sua família não mora aqui?

[Maria] Não. Só nós dois... [silêncio]...

[ENT] Vieram pra cá e trabalharam sempre nesse ramo?

[Maria] Sim, sim... [silêncio]...

[ENT] E nunca pensou em ir pra outro ramo?

[Maria] Não... [balança a cabeça expressando negativamente], aqui tá bom assim. A gente gosta. Tô gostando.

Neste momento tentei provocá-la sobre este espaço que existia entre o desejo dela e o do marido sobre o ramo de trabalho profissional, já que ela me revelara que já foi cozinheira na empresa numa tentativa de abrir alguma brecha discursiva, mas obviamente devido a nossa intimidade ínfima e ter um desenvolvimento transferencial fraco da minha parte, não obtive sucesso.

Entretanto, sobre os carroceiros eis o ponto que confirma o que foi levantado sobre os fretados:

[ENT] Você falou que vocês têm um caminhão, mas também já vi algumas carroças aqui também que ficam aqui né?

[Maria] É, mas as carroças fazem entrega, tipo, individual. O cliente pede e quer levar logo, não quer esperar. Entendeu? Aí eles levam. Todo nosso material é pronto-entrega. O cliente veio, comprou e já quer usar aquele material, não pode esperar o meu horário de entrega porque eu tenho outras entregas na frente, entendeu? Aí eles mandam a carroça e entrega.

[ENT] Ah, eles [os clientes] mandam [por conta própria].

[Maria] É o cliente que manda, ele que contrata [o carroceiro], mas com o caminhão não é assim, com o caminhão geralmente é com o horário certinho.

Apesar deste trecho ser curto, consegui identificar algo que já havia observado, os carroceiros não estabelecem pelo menos nesse bairro, vínculo empregatício com a loja de materiais de construção como já ocorreu em outros momentos históricos mais recentes (ver a entrevista com Mariano), eles são o que já foi apontado pelas pesquisas historiográficas, os “carroceiros de aluguel” (Moura, 1988). Eles vendem sua força de trabalho através de dois mecanismos: a) aluguel por tempo trabalhado b) unidade de medida chamada de “carroçada”. Há uma mesclagem de duas modalidades na negociação entre carroceiros/clientes, sendo que a unidade de medida “carroçada” é variável e o tempo geralmente é fixo em relação a qualidade da mercadoria força de trabalho empregada. Diferentemente do que apontado por Moura (1988), o aluguel da força de trabalho não é feito pela empresa contratante, mas pelo próprio cliente diretamente com os carroceiros, isso historicamente teve um “ganho” que foi o da manutenção do vínculo de propriedade dos carroceiros com seus veículos e da relação íntima com seus equinos, quando os carroceiros foram expropriados de suas ferramentas de trabalho como apresentou a historiadora, resultou em greves e protestos por partes da categoria já que a empresa acabava por controlar o preço dos fretes integralmente.

Desta forma, é possível perceber a partir dos relatos de campo apresentados durante este capítulo a complexa rede de interações, culturas, disputas políticas e agenciamentos dos carroceiros em se situar no contexto urbano. Os fenômenos já evidenciados por Santos (2008; 2012) nos apresenta a um refinado arcabouço teórico-metodológico que coloca no centro os ditames da ideologia desenvolvimentista da regiões em processo de metropolização, como é o caso da Grande Aracaju. Obviamente, há de se evidenciar claros distanciamentos da realidade de São Paulo analisada por ele, daquelas produzidas por diversos autores e por mim no decorrer deste trabalho, todavia, algo se mantém como proposta analítica sociológica: a crítica do desenvolvimento e a produção de desigualdades. Sejam espacias, de raça, classe, gênero e outras que decorrem dos conflitos entre as estruturas cindidas da modernidade entre o suposto progresso *versus* o tradicional, temática longuínqua nas Ciências Sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sobremaneira, os Carroceiros representam um desafio para o campo acadêmico das Ciências Sociais como um todo, mais especificamente da sociologia, não por serem “complexos” já que todo sujeito de pesquisa o é (ou poder vir a ser), mas por desafiarem uma sociologia hegemônica antropocêntrica e colonial que se recusa a adotar teorias desde baixo e de produzir conexões empíricas imbricadas na relação com diversificados atores sociais humanos e não-humanos. Não obstante, o trabalho de diversas sociólogas, antropólogas, filósofas e cientistas das humanidades foram de inspiração pra mim no meu objetivo mais geral de cumprir com a tarefa durante todo o percurso do que Haraway (1991) chamou de “sociologia animal”. Da crítica de teóricas do campo feminista, negro e indígena, produzi alguns deslocamentos de elaborações analíticas produzidas no campo teórico e prático para pensar sob o crivo interseccional as articulações políticas de grupos estabelecidos e *outsiders* como nos relembra Collins (2016), evidenciando as diferenças produzidas pela minha presença em campo, pelos interlocutores e pelas relações sociais que nos atravessavam. A conclusão deste trabalho portanto não poderia ser outra de afirmar que os caminhos possíveis a serem traçados pelas comunidades interespécie racializadas é a da organização social em coletividade, construindo coalisões para o enfrentamento do Estado colonial e da violência policial. Antes de tudo, produzindo um campo de diálogo com agentes, movimentos sociais e instituições sem perder de vista a centralidade da crítica às dominações impostas que impactam na vida ordinária de cada um atingido.

Neste trabalho, buscou-se realizar uma síntese de temáticas relevantes em anos de história da sociologia brasileira para evidenciar os “Carroceiros” como categoria de sujeito que deve ser objeto de uma densa investigação científica seja em âmbito nacional ou regional, mais especificamente meu foco concentrou-se na experiência daqueles situados na Região Metropolitana de Aracaju (RMA). Foram empregadas multitécnicas para apreender e produzir os dados que se aproximam às experiências, narrativas e trajetórias de suas vidas enfatizando as relações laborais, os fenômenos culturais, suas tradições e os conflitos políticos em torno do exercício de sua profissão que demarcam um sintoma típico da contemporaneidade.

Obteve-se como resultado que os Carroceiros enquanto um grupo social é bastante heterogêneo quanto a sua historicidade, variando conforme suas vinculações espaço-temporais, fenômenos macroestruturais e contingenciais, possibilitando caminhos diferentes no decorrer de sua inserção na sociedade e no mantimento de uma

legitimidade social. Os agentes institucionais como Empresas Públicas, Órgãos Governamentais, o Estado e a Polícia atuaram fortemente na repressão deste grupo de maneira geral, não sendo suficientemente capaz de suprimi-lo, muito pelo contrário como no alude Thompson, a sujeição não é totalizante e aqueles subalternizados pelas estruturas conseguem produzir atos de resistência e construir modalidades de agenciamento para o enfrentamento das desigualdades.

Assim, as correlações de forças dessa organização dos Carroceiros tiveram confluências com fenômenos históricos específicos que impactaram sua existência, ao exemplo da modernização das infraestruturas de transportes produziu como condição necessária um acirramento da marginalidade das condições de trabalho na gradual transição para o capitalismo brasileiro. Um segundo ponto sobre as inúmeras contradições de gênero, raça e classe tiveram como consequência uma inserção marginalizada da população negra no mercado de trabalho do pós-escravismo que aparece na forma de “exército industrial de reserva”. Sendo relegados a partir desta cisão ontológica constitutiva do capitalismo ao que deu origem ao dispositivo da racialidade desde sua gênese primária, distribuindo de maneira desigual as populações como prática biopolítica da gestão do Estado. Ele gerencia os lugares sociais da intelectualidade, do labor, da existência e da subalternização, funcionando como um motor de processos de acumulação nas regiões metropolitanas através de seus inúmeros aparatos de controle, sendo uma evidência empírica da continuidade da dominação racial.

No primeiro capítulo, reconfigurei a História Social dos Carroceiros em diferentes escalas globais e locais a partir de uma perspectiva arqueológica e historiográfica, sendo possível verificar as nuances do ofício em outros tipos de sociedades. Obteve como evidência que os veículos de tração foram de suma importância histórica para a domesticação dos cavalos, sem estes a árdua tarefa da doma teria sido fracassada. Ainda mais, as conexões entre cavalos, território, técnica e organização social estavam intimamente conectadas em uma relação interespécie, sendo possível captar as transformações estruturais na cultura, na política e na economia a partir da análise dos artefatos etnozoológicos. Sobre a história moderna, a hipótese da racialização da profissão é confirmada pelos diversos estudos levantados no capítulo de Terra (2007; 2011; 2012), notoriamente, um ofício marcado pela posição de subalternidade negra e migrante portuguesa no regime colonial é, após a abolição, marcada por uma intensificação da marginalidade dado a especialização das funções, conflitos intraclasse e da produção de novas infraestruturas econômicas de transporte. Ainda, nova divisão social do trabalho

foi, sem dúvidas, uma forma de organização racial dos meios de transportes em processo de modernização, servindo como um mecanismo de exclusão de grupos raciais já oprimidos. Especialmente no meio urbano, o racismo opera como um demarcador não só do trabalho, mas também da violência, dos sujeitos que são autorizados a viver em determinados contextos e sob quais circunstâncias. Todavia, as diversas associações grevistas e sindicais ao longo da história dos carroceiros forneceu um apanhado para compreender como que a desmobilização da classe de carroceiros em contextos urbanos surtiu efeito a partir do cenário geral da consolidação do projeto da modernidade. Tornou-se necessário então a reivindicação por melhorias de trabalho, das condições de vida e preservação da sua ancestralidade de tradições.

No segundo capítulo, é possível perceber a partir de uma história dos animais desde baixo que eles estão muito mais próximos da classe trabalhadora, estabelecendo relações de cooperação e solidariedade. Hribal, apesar das críticas, elucidou como os movimentos dos trabalhadores europeus estavam conectados com os movimentos pelos animais, em uma dinâmica contraditória de produção da categoria de “sujeitos de direitos” do Estado burguês que produzia tendências humanizantes/desumanizantes ao elencar sobre quais critérios iria se consolidar. Assim, é possível perceber como os animais são tornados sujeitos de direitos pelo Estado moderno a partir do conceito de comunidade moral do liberalismo jurídico, assim, co-cidadãos que sofrem a ação do direito por serem sujeitos que necessitam de assistência nas sociedades pós-domésticação. A crítica indígena, outrora, enfatizou que há uma militarização das práticas do direito que apaga modalidades de vida tradicional próprios de populações nativas, pois ao consideraram os animais que fogem do que a comunidade branca classifica como ‘doméstico’ como dissidentes, os mesmos tornam-se veículos de intervenção colonial com o intuito de controlar os animais ‘selvagens/silvestres’. Por fim, a crítica da sociologia e antropologia feminista elucidou que todo trabalho com animais é, antes de tudo, um trabalho de reprodução social seja das condições de vida material seja do cuidado interespécífico. Assim, o conceito de justiça interespécie, como elabora Coulter, retoma uma perspectiva socialista sobre os animais afirmando que os mesmos devem fazer parte do programa revolucionário de um projeto de comunitário a partir de uma solidariedade multiespécie.

Por fim, no capítulo empírico foi possível verificar a dinâmica interna dos carroceiros na Grande Aracaju, seus modos de organização laboral, reprodução da tradição e de seus modos de vida principalmente através da organização festiva. As festividades são um meio de troca por excelência entre os carroceiros onde se trocam

amizades, carroças, cavalos, capitais, dinheiro, dotes e patrocínios, por exemplo, funcionando como um tipo de fenômeno representativo e vital para a continuidade histórica deste grupo, obviamente, não sendo o único grupo que se utiliza desta ferramenta. A formação de grupos de amigos e do equipismo se demonstrou ser de grande valia para este grupo sendo uma forma endógena de organização social que é preservada como um mecanismo de sustentação de reprodução social da condição de existência na interação com o Estado, sociedade civil, agentes de econômicos e entre si mesmos.

Por fim, ressalto aqui as contribuições autorais para a conceituação dos carroceiros que são derivadas do arcabouço teórico deixado por Said, a fabricação analítica do conceito de “carrocismo” como um tipo de preconceito específico que nasce no nível microssociológico das interações, mas que se conecta a um processo maior com as estruturas da modernidade capitalista e da ideologia desenvolvimentista. No carrocismo podemos ver dinâmicas de conflitos inter-raciais coordenados pelo racismo, pela apropriação distinta da técnica da doma de cavalos e produção de carroças, pelo uso específico do espaço urbano e da lógica de produção de sujeitos “legitimados”. Este fenômeno é uma das causas, dentro as inúmeras outras listadas, que acirram as desigualdades e competitividade entre os carroceiros, que fragilizam sua articulação política ao produzir fronteiras internas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Rozana Rivas de. **As relações entre as transformações econômicas e o ritmo da produção do espaço urbano. Estudo de caso: Aracaju.** Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, 2011.

ALMEIDA, Denilza Viana de. **Aspectos da escravidão urbana no Sergipe oitocentista:** mercado, conflitos e poder local. (1850-1870). 2017. Monografia (licenciatura em História) – Departamento de História, Centro de Educação e Ciências Humanas, Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão/SE, 2017.

ALMEIDA, Valéria Campos de. **Coleta seletiva de resíduos sólidos em Fortaleza-CE: uma avaliação do ecoponto do bairro de Fátima.** 2020. 147 f. Dissertação (Mestrado em Avaliação de Políticas Públicas) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2020.

ALMEIDA, Vanessa. **Acidente de trabalho e perfil socioeconômico de carroceiros em Belo Horizonte nos anos 2001 e 2002.** 2003. ff. 33. Dissertação (Mestrado) em Medicina Veterinária, Faculdade de Veterinária, Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Belo Horizonte, 2003.

ABOGLIO, Ana María. Caballos y Políticas de la Animalidad. Reflexiones acerca de una Etnografía Contemporánea. **Revista Latinoamericana de Estudios Críticos Animales.** v. 2, 2017, p. 225-252.

BARRETO, Eric Silveira Batista. **Cascos no asfalto: etnografia das interações urbanas entre cavalos, humanos e outros bichos.** 2022. ff. 145. Dissertação (Mestrado) em Antropologia Social, Instituto de Ciências Humanas - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2022.

BELCOURT, Billy-Ray. Animal Bodies, Colonial Subjects: Relocating Animality in Decolonial Thought. **Societies**, v. 5, 2015, p. 1-11

BRAZ, Matheus (Org.). **Trabalho, Sociologia Clínica e Ação: alternativas à individualização do sofrimento psíquico.** Porto Alegre: Editora Fi, 2021.

BOSCATTI, Ana P. G.; MIRIAM, Adelman. De cavalos e homens: história, poder, estratégias e representações. **Revista Estudo Social.** Araraquara, v. 25, n. 49, p. 221-242, 2020.

BOURDIEU, Pierre. “O campo científico”. In: ORTIZ, Renato (org.). **A sociologia de Pierre Bourdieu.** São Paulo, Olho d’Água, 2003. pp. 112-143.

BOURDIEU, Pierre. **Os Usos Sociais da Ciência:** por uma sociologia clínica do campo científico. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

CARDEIRA, Daniel Filipe Pereira. **Veículos de Tração Animal no Algarve: carretas e carros de besta.** Mestrado em História da Arte, Patrimônio e Cultura Visual - Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2020, 199 ff.

CAVALHO, Philipe Murillo Santana de. 2015. **Trabalhadores, Associativismo e Política no Sul da Bahia (Ilhéus e Itabuna, 1918-1934)**. Tese, Salvador: Universidade Federal da Bahia. 2015

CARVALHO, Andresa Karla Silva. **O trabalho dos carroceiros na cidade de Natal: cotidiano, política e emoções em torno de uma atividade ameaçada**. 2016. 249f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.

CARMAN, María. El caballito de Boedo y el cartonero sin nombre: un abordaje crítico de los derechos animales. **Revista Theomai**. Buenos Aires, 2015, n. 32, v. 2, p. 189-209.

CARVALHO, Andresa Karla Silva; VALLE, Carlos Guilherme do. Proteção Animal, Políticas Públicas e a Retórica das Emoções: lutas entre carroceiros, animais e agentes em Nara. **Revista Vivência de Antropologia**. n. 49, 2017. p. 49-74.

CARNEIRO, Sueli. **Dispositivo da Racialidade**: a construção do outro como não ser como fundamento do ser. Rio de Janeiro: Zahar, 2023.

CIDADE, Rodrigo Berttoni. **Carroceiros de Cruz Alta/RS: trabalho de coleta de materiais recicláveis e disputas por reconhecimentos sociais**. 2022. Dissertação (Mestrado) em Extensão Rural, Centro de Ciências Rurais, Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

COULTER, Kendra. **Animals, Work, and the Promise of Interspecies Solidarity**. Nova Iorque: Palgrave Macmillan, 2016.

COLLINS, Patrícia Hill. **O Pensamento Feminista Negro**. Boitempo: São Paulo, 2019.

COLLINS, Patrícia Hill. Aprendendo com a outsider within. **Sociedade e Estado**, v. 31, n. 1, p. 99–127, jan. 2016.

DAMASCO, Marian S.; MAIO, Marcos C.; MONTEIRO, Simone. Feminismo negro: raça, identidade e saúde reprodutiva no Brasil (1975-1993). **Revista de Estudos Feministas**, n. 24, v.1, p. 133-151, 2012.

DA CRUZ JÚNIOR, Francisco Raimundo. **A política pública de resíduos sólidos do município de Fortaleza – CE: avaliação do Programa e-Carroceiro no Ecopolis da Av. Leste-oeste**. 2021. 238 f. Dissertação (Mestrado) em Avaliação de Políticas Públicas, Centro de Ciências Agrárias, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2021.

DONALDSON, Sue. KYMLICKA, Will. **Zoopolis: a political theory of animal rights**. Londres: Oxford Press University, 2011.

DONALDSON, Sue; KYMLICKA, Will. Animal Labor in a Post-Work Society. In: BLATTNER, Charlotte E.; COULTER, Kendra; KYMLICKA, Will. **Animal Labour: A New Frontier of Interspecies Justice?**. Oxford: Oxford University Press, 2019, p.

DUQUEVIZ, Beatris Camila. **A Rurbanização como Política Social em Gilberto Freyre.** Dissertação (Mestrado de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Departamento de Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2006.

ECKET, Cornelia. ROCHA, Ana Luiza Carvalho da. Etnografia na Rua e Câmera na Mão. **Studium**, Campinas, n. 8, p. 11–22, 2019.

ECKET, Cornelia. A arte de narrar as (nas) cidades: etnografia de (na) rua, alteridades em deslocamento. **Revista Hawò**, Goiânia, v. 1, 2020.

FRANÇA, Sarah Lúcia Alves; REZENDE, Vera F. URBANIZAÇÃO DISPERSA DA ZONA DE EXPANSÃO URBANA DE ARACAJU/SE: MATERIALIZAÇÃO DE CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS. **Revista VITAS**, nº 3, 2012.

FROEHLICH, José F; MONTEIRO, Rosa C.; ERICEIRA, Ronald C. Processos de Rurbanização Contemporânea – o transporte de tração animal em cidades de médio porte: um estudo de caso. **Interações**, Campo Grande, MS, v. 18, n. 2, p. 157-169, abr./jun. 2017.

FIGUEIRO, Rafael Albuquerque (2011). **Carroceiros em Natal: subjetividade e singularização na metrópole**. III Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVIII Jornadas de Investigación Séptimo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

FIGUEIREDO, Ariosvaldo. **O Negro e a Violência do Branco**: o negro em Sergipe. Rio de Janeiro: José Álvaro, 1977.

GEERTZ, Clifford. “Um Jogo Absorvente: Notas sobre a Briga de Galo Balinesa”. In: **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: LTC, 2008, p. 278-321.

GESTEIRA, Luiz André M. G.; CAVALCANTE, Lucas de Andrade L. M. **O Panorama da Especulação Imobiliária na Grande Aracaju: uma leitura a partir do solo urbano e dos ajustes espaciais da capital**. XVIII - Encontro Nacional de Geógrafos, São Luís/MA, 2016.

GOFFMAN, Erving. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. Rio de Janeiro: LTC, 1975.

GODOLPHIM, Nuno. A Fotografia como Recurso Narrativo: problemas da apropriação da imagem como mensagem antropológica. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, n. 2, p. 161-185, 1999.

GOMES, Alessandro Felipe de Meneses. Os carroceiros do Recife (1870-1890): organização, insubordinação e relações de poder. **Revista Mundos do Trabalho**. 12 (1): p. 01-18, 2020.

GONZALEZ, Lélia. **Por um feminismo afro-latino-americano**: ensaios, intervenções e diálogos. Rio de Janeiro: Zahar, 2020.

GONZALEZ, Lélia; HASENBALG, Carlos. **Lugar de Negro**. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.

GRIGORIEV, Stanislav. Horse and Chariot. Critical Reflections on one Theory. **Österreichische Akademie der Wissenschaften**. 107 (32), 2023.

HAGUETTE, Teresa M. F. **Metodologias Qualitativas na Sociologia**. Petrópolis: Editora Vozes, 12. ed, 2011.

HARAWAY, Donna J. “Animal Sociology and a Natural Economy of the Body Politic: a political physiology of dominance”. **Simians, Cyborgs, and Women**: the reinvention of nature. Routledge: Nova Iorque, 1991, p. 07-21.

HRIBAL, Jason. Animals are part of the working class: a challenge to labor history. **Labor History**, v. 44, n. 4, 2003, 435-453.

HRIBAL, Jason. Animals, Agency and Class: writing the history of animals from below. **Human Ecology Review**. v. 14, n. 1, 2007.

HRIBAL, Jason. Animals are part of the working class, reviewed. **Borderlands**. v. 11, n. 2, 2012.

HIRATA, Helena. Gênero, classe e raça: interseccionalidade e consubstancialidade das relações sociais. **Tempo Social**. v. 26, n. 1, 2014, p. 61-73.

JOHN, Kelsey Dayle. Animal Colonialism - illustrating Intersections between Animal Studies and Settler Colonial Studies through Diné Horsemanship. **Humanimalia**, v. 10, n. 2, 2019, p. 42-68.

JOHN, Kelsey. “The Horse is Indigenous to North America: why silencing the horse is so important to the settler project”. In: DE VOS, Rick (Org.). **Decolonising Animals**. Sydney: Sydney University Press, 2023, p. 19-37.

KÖPP-JUNK, Heidi. “THE CHARIOT AS A MODE OF LOCOMOTION IN CIVIL CONTEXTS”. In: VELDMEIJER, André J. IKRAM, Salima. **Chasing Chariot: proceedings of the First International Chariot Conference (Cairo, 2012)**. Leiden: Sidestone Press, 2012.

KOWARICK, Lúcio. **Trabalho e vadiagem**: a origem do trabalho livre no Brasil. São Paulo: Editora 34, 2016.

KOWARICK, Lúcio. **Capitalismo e Marginalidade na América Latina**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 2. ed., 1981.

KOWARICK, Lúcio. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1979.

LOPES, Nian Pissolati. **Homemcavalo: uma etnografia dos carroceiros de Belo Horizonte**. 2013. Dissertação (Mestrado) em Antropologia Social, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, ff. 259.

LAGO, Luiz Aranha Corrêa do. **Da escravidão ao trabalho livre**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

MASK, Mia. **Black Rodeo**: a history of the african american western. Champaign: University of Illinois Press, 2023.

MARCELINO, Giovanna Henrique. “Seminário Marx”, um capítulo brasileiro do marxismo ocidental?. **Revista Leviathan - Caderno de Pesquisa Política**, n. 15, pp. 122-146, 2017.

MILLS, Charles Wright. **A Imaginação Sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

MOTA, Evelyn Marcele Ribeiro. Humanos domesticados pelo resgate: uma etnografia do movimento de proteção e direito animal em Aracaju. In: MAUX, Anatil;

RAMALHO, Ítalo de Melo; ESTEVES, Leonardo Leal. **Entrecampos: etnografias e ensaios antropológicos**. São Cristóvão: Editora UFS, 2020.

MOURA, Ana Maria da Silva. **Carroceiros e cocheiros: homens livres no Rio de senhores e escravos**. São Paulo: HUCITEC, 1988.

MOURA, Clóvis. **A Sociologia do Negro Brasileiro**. São Paulo: Perspectiva, 2019.

MORAIS, Sérgio Paulo. **As Carroças e A Cidade: condições de vida e de trabalho na Uberlândia dos anos 1970-2000**. Jundiaí: Paco Editorial, 2021.

NETTO, José Maria Almeida. **O BONDE DE TRAÇÃO ANIMAL EM FORTALEZA: DIMENSÕES TEMPORAIS E PRÁTICAS DO COTIDIANO (1880 – 1914)**. Tese em História Social, Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2021

NIBERT, David. Humans and Other Animals: Sociology's Moral and Intellectual Challenge. **International Journal of Sociology and Social Policy**. v. 23, n. 3, 2003.

NOSKE, Barbara. **Humans and Other Animals**: beyond the boundaries of anthropology. Londres: Pluto Press, 1989.

NOSKE, Barbara. The Animal Question in Anthropology: a commentary. **Societies**, v. 1, n. 2. 1993.

NUNES, Christiane; PENSO, Maria; SILVA, Pedro (Orgs). **Diálogos em Sociologia Clínica: dilemas contemporâneos**. Salvador: Editora IFB, 2018.

OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de, ALMADA, Emmanuel Duarte. “Dos sentidos da carroça: cavalos urbanos em disputa por carroceiros e por empreendedores da libertação animal”, VII Reunião de Antropologia da Ciência e Tecnologia, p. 1-13, Florianópolis, 2019.

OLIVEIRA, Ricardo Alexandre Pereira de. **Carroça livre: uma etnografia com os carroceiros e cavalos da vila São Tomás e adjacências**. 2017. Dissertação (Mestrado) em Antropologia Social, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, ff. 251.

OLIVEIRA, Ricardo. O dispositivo da gentrificação: etnografia de uma intervenção do Estado em vilas de Belo Horizonte, MG. **Revista Caderno de Campo**. n. 26, v. 1, 2017.

OLIVEIRA, Ricardo. “Cultura carroceira: convivencia y trabajo entre humanos y caballos en la ciudad”. RIVERA, Gerardo Mora. In: **Etnografías Mínimas II: del antrodevagos a los caminos de la vida**. Chile: Subdirección de Investigación, 2020.

OLIVEIRA, Ricardo. Cultura com data para acabar? Trabalho humano-equino e as vertigens que assolaram carroceiros, veterinários e ativistas da libertação animal numa controvérsia no início do século XXI. **Revista Uruguaya de Antropología y Etnografía**, v. 6, n. 2, 2021.

OLIVEIRA, Ricardo. Cavalos que trabalham: disputas entre carroceiros e ativistas da libertação animal. **Antropolítica - Revista Contemporânea de Antropologia**, v. 54, n. 3, 2022.

OLIVEIRA, Roberto Veras. RAMALHO, José Ricardo. ROSENFIELD, Cinara. A Sociologia do Trabalho e suas interfaces: trajetória e tendências atuais. **Revista BIB**, São Paulo, n. 90, 2019, pp. 01-28.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. Antropologia e a crise dos modelos explicativos. **Estudos Avançados**, v. 9, n. 25, p. 213–228, set. 1995.

ORTNER, Sherry B. Teoria na Antropologia desde os Anos 60. **Maná**, v. 17, n. 2, 2011, p. 419-466.

ORTNER, Sherry B. Is female to male as nature is to culture? In: M. Z. Rosaldo and L. Lamphere (eds), **Woman, Culture, and Society**. Stanford, CA: Stanford University Press, 1974, pp. 68-87

ORTNER, Sherry. **Making Gender**: the politics and erotics of culture. Boston: Beacon Press, 1996.

PATERNANI, Stella Zagatto. Da branquidade do Estado na ocupação da cidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 31, n. 91, p. 1-18, jun. 2016.

PEREIRA, Kívia Mirrana de Souza. Associativismo e Greves: Carroceiros e Cocheiros em Manaus (1884-1925). **Revista Piauiense de História Social e do Trabalho**. Paraíba, 2018, v. 7, n. 7. p. 45-57.

PEREIRA, Pedro Jardel Fonseca. **TRABALHO E VIDA COTIDIANA: A VIDA DOS CARROCEIROS EM MONTES CLAROS/MG**. Fórum de Ensino, Pesquisa, Extensão e Gestão. Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes), 2015.

ROLAND, Edna. Direitos reprodutivos e racismo no Brasil. **Revista de Estudos Feministas**. v. 3 n. 2, p. 1995.

RUBIN, Gayle. El tráfico de mujeres: notas sobre la 'economía política' del sexo. **Nueva Antropología**, México, v. VIII, n. 30, p. 95-145, 1986.

SANTANA, Vinicius. Sueli Carneiro, **Blogs de Ciência da Universidade Estadual de Campina**, Mulheres na Filosofia, v. 7, n. 4, 2022, p. 1-13, ISSN: 2526-6187.

SANTOS, Leonalda Andrade. “Organização do Trabalho”. DINIZ, Diana Maria *et all.* **Textos para a História de Sergipe**. Aracaju: Universidade Federal de Sergipe (BANESE), 1991, p. 203-251.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Editora USP, 2008.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política das cidades**. São Paulo: Editora USP, 2012.

SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana**. São Paulo. Editora USP, 3. ed., 2013

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora USP, 2014.

SEGATA, J.; LEWGOY, B.. PRESENTATION. **Vibrant: Virtual Brazilian Anthropology**, v. 13, n. 2, p. 27–37, jul. 2016.

SISQUIM, Sayonara Faria. As Ideias “Amarelas” do Operário Mariano Garcia e o seu jornal Gazeta Operária na Primeira República. **XIII Encontro Estadual de História - História e Mídias: narrativas em disputa**, Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2020, Anais do Encontro, p. 01-16.

STEINBRENNER, Rosane Maria Albino; BRITO, Rosaly de Seixas; CASTRO, Edna Ramos de. Lixo, racismo e injustiça ambiental na Região Metropolitana de Belém. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 22, n. 49, pp. 935-961, 2020.

SILVA, Amanda Guimarães da. **Trabalho, pobreza e cotidiano: carroceiros e carregadores em Fortaleza entre os anos de 1900 e 1930**. 2021. ff. 165. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Humanidades, Universidade Federal do Ceará (UFC), Fortaleza, 2016.

SIMMONS, Laurence.; ARMSTRONG, Phillip. “Bestiary: an introduction”. In: SIMMONS, Laurence; ARMSTRONG, Phillip. **Knowing Animals**. Boston: Brill, 2007, p. 01-24.

SOSNISKI, Cristina. **Repensando fronteiras entre o lixo e o corpo: estudo etnográfico sobre o cotidiano de reciclagem, catadores e carroceiros na ilha grande dos marinheiros**. 2006. Dissertação (Mestrado) em Antropologia Social, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2016.

SOARES, Ainnã S. B. S. **EQUINOS: ORIGEM NO MUNDO, CRIAÇÃO NO BRASIL E PARTICULARIDADES DO NORDESTE - UMA BREVE REVISÃO**. Trabalho de Conclusão de Curso - Universidade Federal de Alagoas (UFAL), 40 ff, 2022.

SOUZA, Bernardino José. **Ciclo do Carro dos Bois no Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

SOUZA, Fernando Antonio Santos de. **Formação, Movimento e Descompasso da Rede Urbana de Sergipe**. São Cristóvão: Editora UFS, 2015.

TERRA, Paulo Cruz. História Social do Transporte do Rio de Janeiro – Final do Século XIX e Início do XX. **Núcleo Interdisciplinar de Estudos e Pesquisas sobre Marx e Marxismo (NIEP MARX)**. Niterói, p. 1-24, 2011.

TERRA, Paulo Cruz. **Tudo que transporta e carrega é negro? Carregadores, cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1824-1870)**. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, ff. 120.

TERRA, Paulo Cruz. **Cidadania e Trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1907)**. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, 2012.

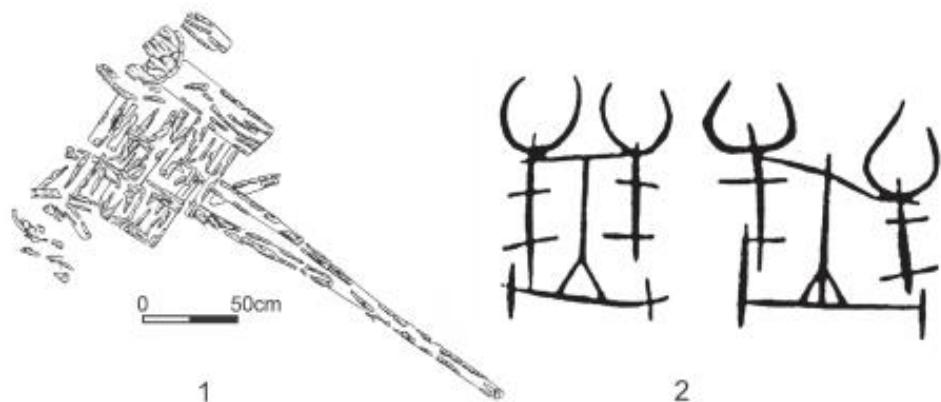
TROPEIROS E CARROCEIROS: Comunidades Tradicionais em Movimento de Resistência milenar e de Luta por seus Direitos. Disponível em: <http://www.cptmg.org.br/portal/tropeiros-e-carroceiros-comunidades-tradicionais-em-movimento-de-resistencia-milenar-e-de-luta-por-seus-direitos/#_ftn13>. Acesso em 05/11/2023

WEBER, Max. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

WOORTMANN, Klaas. **A Família das Mulheres**, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1987.

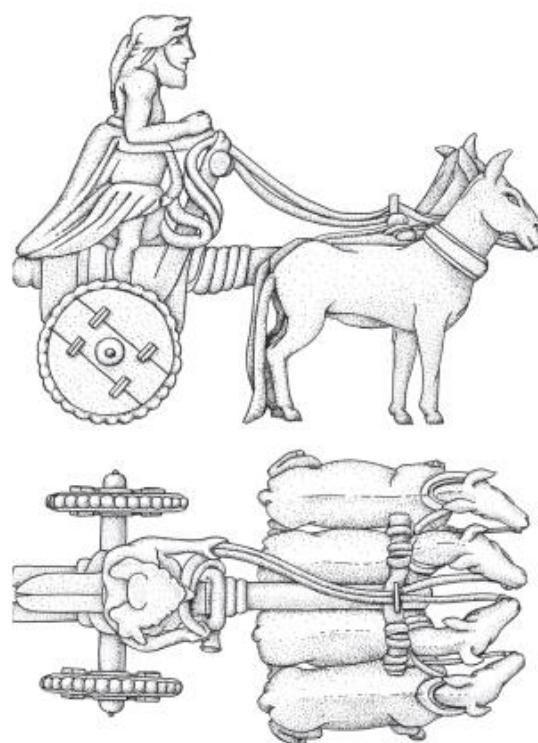
ANEXOS

Figura 9 — Carroças de Duas-Rodas na região de Stavropol e Zaporozhye



Fonte: Grigoriev (2023)

Figura 10 — Modelo de Carruagem de Tell Agrab



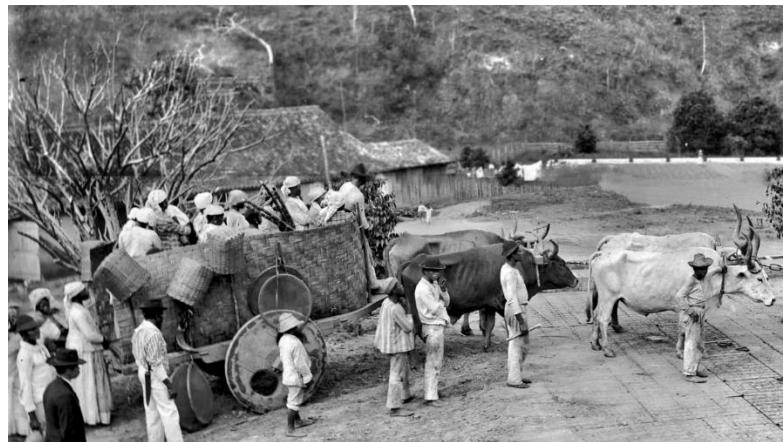
Fonte: Grigoriev (2023)

Figura 11 — Carroceiro Negro em Veículo de Recolhimento de Lixo no Rio de Janeiro



Fonte: Eingenheer (2009)

Figura 12 — Carro de Bois no Período da Abolição



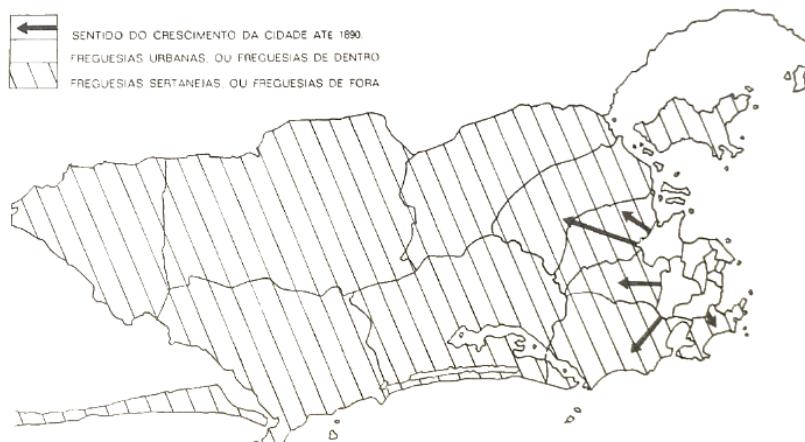
Fonte: Fotógrafo Marc Ferrez, Instituto Moreira Sales (1888).

Figura 13 — “Partida para a Colheita do Café”



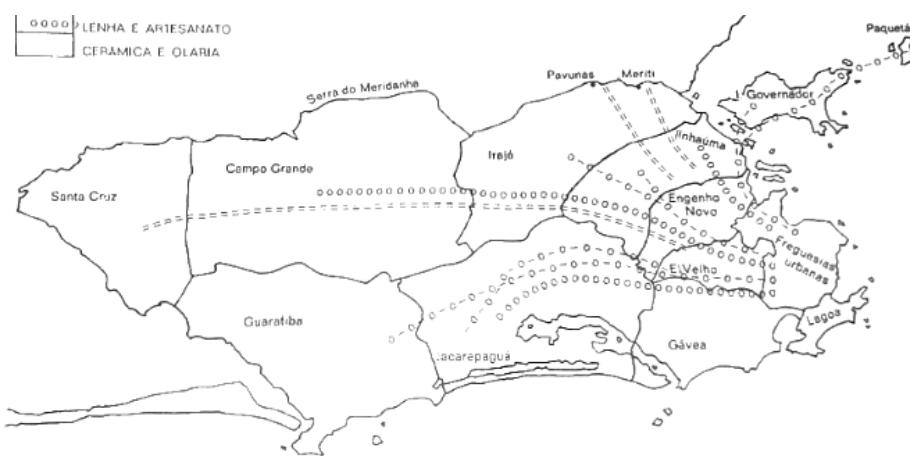
Fonte: Fotógrafo Marc Ferrez, Brasiliana Fotográfica (1885).

Figura 14 — Rio de Janeiro, as freguesias urbanas e o sertão carioca (1850-1890)



Fonte: Moura (1988)

Figura 15 — Principais Linhas de Abastecimento do Rio de Janeiro pelo Sistema Carroçável



Fonte: Moura (1988)

Tabela 2 - Relação entre o Crescimento da População Livre e dos Carroceiros e Cocheiros apurados entre 1849-1890 na Cidade do Rio de Janeiro

Ano	Número de Licenças de Carroceiros	Número de Licenças de Cocheiros	População Livre	Porcentagem de Crescimento entre 1849-1890		
				População	Carroceiros	Cocheiros
1849	315	283	46.373			
1856	1.050	1.243	103.494	10.027% de aumento	1179%	1009%
1870	3.120	3.220	185.289			
1890	4.030	3.139	522.651			
<i>Total</i>	8.515	7.885				
		16.400				

Fonte: Moura (1988)

APÊNDICES

ASSOCIAÇÃO

ESTATUTO SOCIAL

Estatuto Social de Constituição da Associação, pessoa jurídica de direito privado, aprovado em Assembleia Geral de Constituição, realizada em 18/02/2023

CAPITULO I

DA DENOMINAÇÃO, SEDE, FORO, ÁREA DE AÇÃO, DURAÇÃO E ANO SOCIAL

Art. 1º - Com a denominação de: ASSOCIAÇÃO, fundada em 18/02/2023 sob a forma de associação de natureza civil, de responsabilidade limitada, sem fins lucrativos, que se regerá pelas disposições do presente e pelas leis e regulamentos vigentes, tendo:

- A) A sede e administração, situada à LOGRADOURO
- B) Foro jurídico na Comarca de Aracaju – Sergipe;
- C) Área de Ação, para efeito de admissão de associados, abrangerá o Estado de Sergipe;
- D) Prazo de duração, será por tempo indeterminado, e ano social compreendido no período de 01 de janeiro a 31 de dezembro.

CAPITULO II

DOS OBJETIVOS SOCIAIS

Art. 2º - A associação tem por objetivo principal, a contratação de serviços para seus associados em condições e preços convenientes, organizar o trabalho de a bem aproveitar a capacidade dos catadores associados, distribuindo-os conforme suas aptidões e interesses coletivos, fornecer assistências aos associados no que for necessário para melhor executarem o trabalho, proporcionar através de convênios com sindicatos, empresas, organismos nacionais e internacionais, serviços jurídicos e sociais que estejam dentro dos princípios do Regimento Interno, promover com recursos próprios ou convênios a capacitação associativa e se for o caso, profissional do quadro social, funcional, técnico, executivo e direutivo da associação;

- I. Da assistência e desenvolvimento social;
- II. Da segurança alimentar e nutricional;
- III. Do desenvolvimento económico, social e combate à pobreza;
- IV. Da defesa do direito da criança e do adolescente;
- V. De ações sociais, culturais, esportivas e socioeconómicas visando à erradicação do trabalho infantil;
- VI. Conscientizar, sensibilizar, envolver e promover os associados e a comunidade em ações de defesa do meio ambiente e saúde animal, fomentando a coleta seletiva e promovendo a educação ambiental;
- VII. Da ética, da paz, da cidadania, dos direitos humanos e dos animais, da democracia e de outros valores universais;
- VIII. Da experimentação não lucrativa, de novos modelos associado-produtivos e sistemas alternativos de produção, comércio, emprego e crédito, fomentando o associativismo e o cooperativismo dentro dos princípios da economia solidária;
- IX. Geração do trabalho e renda, incentivando a organização comunitária;

- X. Do estudo e da pesquisa, desenvolvendo tecnologias alternativas, produção e divulgação de informações e conhecimentos técnicos e científicos que digam respeito à preservação do meio ambiente, ecologia social, coleta, seleção e transformação de reciclados e promoção do desenvolvimento sustentável e às suas finalidades institucionais;
- XI. Reunir os carroceiros e catadores de materiais recicláveis, visando promover a organização e a capacitação profissional dos membros;
- XII. Apoiar e defender os interesses dos carroceiros e catadores de materiais recicláveis;
- XIII. Representar o grupo perante as autoridades administrativas e jurídicas;
- XIV. Apoiar a criação de associações e/ou cooperativas, visando extinguir o descompasso entre a relevância do serviço prestado pelo grupo à sociedade e a renda que cada catador retira dessa função;
- XV. Defesa contra atravessadores e intermediários;
- XVI. Defesa contra a exploração no peso e no preço dos depósitos e/ou contra concorrência desleal;
- XVII. Estudos, detecção de oportunidades, análises de viabilidade técnica-econômica e implantação de etapas de processos de reciclagem que agreguem valor ao produto a ser inserido no setor produtivo da economia.
- XVIII. Fomentar a coleta seletiva e promover a educação ambiental e bem-estar animal;
- XIX. Fomentar a iniciativa pública na implementação de um Serviço Público de Assistência Veterinária gratuita e de qualidade para toda a população;
- XX. Conscientização dos associados sobre segurança, saúde e higiene no trabalho e a correta utilização dos equipamentos de proteção individual;
- XXI. Incentivar o recolhimento das contribuições previdenciárias;
- XXII. Incentivar ações educativas, culturais, esportivas, lazer, saúde, comunicação, inclusive na perspectiva de geração de trabalho e renda;
- XXIII. Promover e contribuir para o desenvolvimento humano, cultural, ecológico, social, econômico, bem-estar animal e da comunidade de carroceiros e catadores;
- XXIV. Colaborar com poderes públicos, conselhos e outras entidades existentes na comunidade, dando-lhe conhecimento dos problemas das vilas, ocupações e moradias, pleiteando as respectivas soluções;
- XXV. Desenvolver atividades com as crianças, adolescentes e idosos, proporcionando-lhes uma melhor qualidade de vida.

1º Parágrafo – Nos contratos celebrados, a associação representará os associados, coletivamente, agindo como sua mandatária.

2º Parágrafo – Os associados executarão os serviços contratados pela associação, em conformidade com este Estatuto e o Regime Interno;

CAPITULO III **DOS SÓCIOS, SEUS DIREITOS E DEVERES**

Art. 3º - Os associados poderão associar-se a associação, salvo se houver impossibilidade técnica, qualquer profissional carroceiro e catador, que se dedique à atividade objeto da entidade e preencham os quesitos definidos no regimento interno, sem prejudicar os interesses da associação, nem com ele colidir.

Parágrafo único – não há limite de associados e ainda após preencher todos os quesitos do regulamento interno, o/a (os/as) associado (os/as) assume (em) os direitos e deveres decorrentes da lei, do estatuto, código de ética se houver e das deliberações tomadas pela associação.

Art.4º - São direitos dos associados:

- a) Participar das assembleias gerais;
- b) Votar e ser votado para os cargos eletivos;
- c) Discutir e apresentar sugestões a Diretoria, sobre qualquer assunto de interesse da associação;
- d) Recorrer dos atos da Diretoria, quando julgar os mesmos prejudiciais ou lesivos aos seus direitos, ou Associação;
- e) Solicitar informações junto à Secretaria, de assuntos que lhe dizem respeito, e/ou sobre as atividades da Associação;
- f) Ao sócio é permitido fazer-se representar na AGO e/ ou AGE, ou outro mediante procuração;
- g) Cada associado poderá representar somente um associado – a si mesmo;
- h) O associado terá direito a 01 (um) voto;
- i) Solicitar seu desligamento;

Art. 5º - São deveres dos associados:

- a) Contribuir com taxa (s) de serviço e encargos operacionais que forem estabelecidos pela assembleia;
- b) Respeitar as decisões tomadas em Assembleias Gerais, cooperando com a Diretoria para o fiel cumprimento das mesmas;
- c) Obedecer às disposições estatutárias, regimentais, bem como as determinações da diretoria, deliberado em assembleia geral e extra;
- d) Preservar e fazer preservar os bens patrimoniais da associação;

CAPITULO IV
DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 6º - A Associação será administrada por:

- I – DIRETORIA EXECUTIVA.
- II – CONSELHO FISCAL

Art. 7º - A Assembleia Geral, órgão soberano da vontade social, constituir-se-á dos associados em pleno gozo de seus direitos políticos e estatutários.

Art.8º - A Assembleia geral ordinária, realizar-se a uma vez por ano para:

- I – Apreciar o relatório anual da Diretoria;
- II - Discutir e homologar as contas e balanços aprovados pelo conselho Fiscal;
- III – Discutir e homologar as programações de contas e trabalhos para o exercício seguinte;
- IV - Eleger a Diretoria e Conselho Fiscal;

Art. 9º - A Assembleia Geral Extraordinária realizar-se-á a qualquer tempo quando convocada.

- I – Pela Diretoria
- II – Pelo Conselho Fiscal;
- III – Por requerimento de 1/5 (um quinto) de associados.

Art. 10º - A convocação da Assembleia Geral, poderá ser feita por meio de edital, fixado na sede da instituição, por publicação na imprensa local, por circulares ou outros meios convenientes, com antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis à sua realização.

Art. 11º - Compete as Assembleias Gerais

I – Deliberar sobre materiais de interesse geral da associação ou dos associados.
II – Decidir em grau de recurso, sobre os assuntos que tenham sido deliberados pela diretoria e a ela levados, a pedido do interessado, ou interessados;
III – Apreciar as demais matérias constantes da ordem do dia;
IV – Examinar os assuntos que lhes sejam propostos por associados, de qualquer natureza;
V – Destituir a Diretoria, a qualquer tempo, independentemente de justificação ou indenização, se houver;
VI – Decidir sobre reforma dos estatutos;
VII – Decidir sobre a extinção da Entidade nos termos do Art. 48;
VIII – Decidir sobre a conveniência de alienar, transigir, hipotecar ou permutar seus bens patrimoniais;
IX - Aprovar o regimento interno.

Art. 12º - Das formas de convocação das Assembleias Gerais

I - As Assembleias Gerais deverão ser convocadas e realizar-se-ão em local e horário previamente determinados;
II – Assembleias Gerais, serão convocadas pela Diretoria ou por requerimento, com um quórum mínimo de 1/5 (um quinto) ou 20% dos associados ou ainda, pelos membros do Conselho Fiscal.
III – As convocações indicarão sempre o resumo da ordem do dia, a data local e o horário da realização e o quórum para a primeira e segunda chamadas.
IV – As convocações das Assembleias Gerais Ordinárias, serão acompanhadas de cópias dos relatórios e contas e de proposta de orçamento para exercício social respectivo a ser analisado.
V – As convocações serão endereçadas aos associados, através de circulares, por meio de Edital fixado na sede da Associação, através de publicação na imprensa local, ou por outros meios convenientes.
VI – As convocações das Assembleias Gerais deverão ser feitas com prazo mínimo de 10 (dez) dias, podendo as Assembleias Gerais Extraordinárias serem convocadas com prazo de antecedência menor a 05 (cinco) dias úteis, desde que seja comprovada a urgência no tratamento da matéria.

Art.13º - As Assembleias Gerais serão presididas por um associado especialmente aclamado, que escolherá entre os presentes o secretário, a quem incumbirá lavrar a ata dos trabalhos em livro próprio.

Art. 14º - Somente serão computados, em qualquer deliberação, os votos dos associados que estiverem regularmente em situação de fazê-lo na proporção de 01 (um) voto para cada de direito, devendo ser anulados os impossibilitados.

Art. 15º - As Assembleias Gerais instalar-se-ão em primeira convocação, com a presença de associados que representam o número de 1/3 (um terço) e, em segunda chamada, 30 (trinta) minutos após a primeira com número mínimo de 05 (cinco) pessoas.

Parágrafo Único – A destituição de diretoria e a alteração do presente estatuto, será em assembleia geral extraordinária especialmente convocada para este fim, observando-se que o quórum para a instalação da referida assembleia, será o seguinte:

a) em primeira chamada, com a presença da maioria absoluta dos associados com direito a voto; e em segunda chamada, ou nas chamadas seguintes com presença no mínimo de 1/3 dos associados com direito a voto. Bem como as deliberações deverão ter voto concorde de 2/3 dos presentes à assembleia geral.

Art. 16º – É vedado aos associados votar assuntos em que tenha particular interesses.

Art. 17º – É lícito ao associado fazer-se representar nas Assembleias por procuração com poderes especiais, desde que não seja membro da Diretoria ou administração da Associação.

Art. 18º – As deliberações tomadas em Assembleias Gerais serão obrigatórias a todos os associados, independentemente do seu comparecimento ou voto cabendo a Diretoria executá-las e fazê-las cumprir.

Art. 19º – Dentro de (dez) dias úteis que se seguirem a realização da Assembleia, serão confeccionadas cartas endereçadas aos associados, nas quais se relatará as deliberações tomadas.

ART. 20º – Das Assembleias gerais serão lavradas em livro próprio aberto e encerrados pelos membros da Diretoria, devendo ser assinados pelo Presidente e secretário, e pelos associados presentes que terão direito de nele fazer constar as suas declarações.

CAPITULO V **DESLIGAMENTO, ELIMINAÇÃO E EXCLUSÃO**

Art. 21º – O desligamento do associado dar-se-á a seu pedido, formalmente dirigido a Diretoria Executiva da Associação e não poderá ser negado.

Art. 22º – A eliminação do associado, que será realizada em virtude de infração de lei, do código de ética, ou deste estatuto, será feita pela Diretoria Executiva, após duas advertências por escritos ou, se houver código de ética, conforme regimento interno do conselho de ética da Associação.

Parágrafo I – A cópia autenticada da decisão será remetida ao associado, por processo que comprove as datas da remessa e do recebimento.

Parágrafo II – O associado poderá, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data de recebimento da notificação, interpor recurso, que terá efeito suspensivo até a primeira assembleia geral, caso o regimento do conselho de ética não definir outros procedimentos.

Art. 23º – A exclusão do associado será feita:

- a) por dissolução da associação;
- b) por morte da pessoa física;
- c) por incapacidade civil não suprida;
- d) por deixar de atender aos requisitos estatutários de ingresso ou permanência na associação.

CAPITULO VI **DA COMPOSIÇÃO DA DIRETORIA EXECUTIVA**

Art. 24º – A Diretoria Executiva será composta de:

- I - Presidente
- II - Vice-Presidente
- III – 1 Tesoureiro
- IV – 2 Tesoureiro
- V - Secretário
- VI – Diretor de Patrimônio

Parágrafo Único - Todos os membros da Diretoria Executiva deverão, obrigatoriamente serem eleitos em Assembleia Geral Ordinária e/ou Extraordinária quando da complementação de cargos ou vacância.

Art. 25º – Compete a Diretoria:

- I – Elaborar programa anual de atividade e executá-los;
- II – Elaborar e Apresentar à Assembleia Geral relatório anual;
- III – Contratar e demitir funcionários;
- IV – Elaborar Regimento Interno;
- V – Dirigir e administrar a associação;
- VI – Cumprir e fazer cumprir o presente estatuto, o Regimento Interno bem como acatar as deliberações das Assembleias Gerais;
- VII – Elaborar e apresentar as propostas de despesas extraordinárias submetendo-as a apreciação do Conselho Fiscal, em caso de aprovação, será *ad-referendum* da Assembleia Geral respeitando-se sempre as disponibilidades financeiras, a serem apresentadas pelo Diretor da área;
- VIII – Zelar sempre pelos interesses dos associados;
- IX – Convocar Assembleia Geral sempre que se fizer necessária.

Parágrafo Único – As deliberações da Diretoria Executiva só poderão ser tomadas quando reunidos pelo menos 2/3 (dois terços) dos Diretores e por maioria dos votos presentes.

Art. 26º – Compete ao Presidente:

- I – Representar a Associação, ativa, passiva, judicial e extrajudicialmente com o Diretor da área envolvida e/ ou que este nomear representante;
- II – Cumprir e fazer cumprir este Estatuto, o Regimento Interno;
- III – Convocar e presidir as reuniões da Diretoria;
- IV – Autorizar o pagamento de despesas normais da Associação, desde que não ultrapasse os valores a serem determinados juntamente com o tesoureiro e/ ou nomear seus procuradores ou representantes da administradora eventualmente contratada;
- V - Assinar as atas das Assembleias Gerais da Associação, juntamente com o Presidente da mesa e Secretário, bem como, o livro de presenças das reuniões;
- VI – Assinar, juntamente com o tesoureiro todas as operações bancárias, contratos e/ ou compromissos em nome da Associação;
- VII – Recorrer das deliberações da Diretoria Executiva, quando julgar que entender contrárias aos interesses da Associação, ou em desacordo com o estatuto, apelando a Assembleia Geral quando necessário;
- VIII – Destituir em nome da Associação, os membros da Diretoria que venham a faltar às reuniões por 03 (três) vezes consecutivas, sem apresentação de justificativas, convocando no prazo de 30 (trinta) dias, Assembleia Geral para eleição do substituto;
- IX – Exercer as demais funções inerentes ao cargo.

Art. 27º – Compete ao Vice-Presidente:

- I – Substituir o Presidente em suas faltas ou impedimentos, prestando de modo geral, a sua colaboração em caso de vacância, assumindo interinamente com todas as prerrogativas do art. 26 e seus incisos, até a convocação de Assembleia Geral para a eleição de novo Presidente, que deverá realizar-se dentro do prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar do afastamento do Presidente;
- II - Prestar de modo geral a sua colaboração ao presidente;
- III – Participar do planejamento e execução das atividades da associação, juntamente com o Presidente;

Art. 28º – Compete ao Secretário Geral:

- I – Secretariar as reuniões da Diretoria e Assembleia Geral e redigir as competentes atas;
- II – Manter atualizado o cadastro de associados;
- III – Colaborar na recepção e expedição de correspondências;
- IV – Divulgar todas as notícias de atividades da Associação;
- V - Substituir o Vice-Presidente em suas ausências, impedimentos ou vacâncias;
- VI – Ter sob guarda e responsabilidade, todos os objetos e demais documentos pertencentes á secretaria.

Art. 29º – Compete ao Tesoureiro:

- I – Arrecadar e contabilizar as contribuições dos associados, mantendo em dia a escrituração e respectivos documentos;
- II – Pagar as contas das despesas autorizadas pelo Presidente;
- III – Apresentar relatórios de receitas e despesas, sempre que forem solicitadas;
- IV – Apresentar o relatório financeiro para ser submetido á Assembleia Geral;
- V – Apresentar semestralmente o balancete ao Conselho Fiscal;
- VI – Conservar sob sua guarda e responsabilidade o numerário e documentos relativos á tesouraria, inclusive contas bancárias;
- VII – Assinar os documentos relativos às subvenções, doações, auxilio legados, juntamente com o Diretor Presidente;
- VIII – Apresentar mensalmente, a Diretoria, o balanço das receitas e despesas;
- IX – Toda receita da Associação, deverá estar numa instituição Bancária, escolhida pela Diretoria, sendo permitido manter em caixa importância igual ou inferior a 02 (dois) salários mínimos para atender as despesas de expediente.

Art. 30º – Compete ao Diretor de Patrimônio:

- I – Substituir o Secretário Geral nas suas ausências, impedimentos ou vacâncias;
- II – Manter sob o seu controle e fiscalização os equipamentos e instalações;
- II – Verificar junto aos demais diretores quais as necessidades materiais, e levar ao Presidente para as providências;
- IV – Procurar estar sempre atento ao serviço de manutenção, instalação de novos equipamentos;
- V – Fiscalizar, quanto for preciso, irregularidades que possam prejudicar os associados;
- VI – Estar em condições de, a qualquer tempo, prestar informações sobre os bens patrimoniais da Associação;

VII – Zelar pelos assuntos administrativos da Associação;

VIII – Assinar correspondências em nome da Associação que não acarretam responsabilidade;

IX – Contratar empresas para promover eventos nas dependências da Associação em datas festivas e comemorativas. No entanto, para efetivar a contratação deverá obter aprovação dos demais membros da Diretoria Executiva.

CAPITULO VII

DO CONSELHO FISCAL

Art. 31º – O conselho Fiscal, será composto por 03 (três) membros eleitos pela Assembleia Geral.

§ 1º – O mandato do Conselho Fiscal, será de 01 (um) ano, permitindo a reeleição consecutiva, salvo determinação contrária tomada em A.G.O pela unanimidade dos associados presentes.

§ 2º – Em caso de vacância, o mandato será assumido pelo respectivo suplente, até o seu término.

Art. 32º – Compete ao Conselho Fiscal:

I – Examinar os livros da escrituração da Associação;

II – Examinar o balancete mensalmente apresentado pelo tesoureiro opinando a respeito;

III – Apreciar os balanços e inventários que acompanham o relatório anual da Diretoria;

IV – Opinar sobre aquisição de bens por parte da Associação;

V – Reunir-se com a Diretoria, sempre que for convocado;

Parágrafo Único – O conselho fiscal reunir-se-á ordinariamente a cada 02 (dois) meses extraordinariamente sempre que necessário.

Art. 33º – Compete as Diretorias da Área da Associação:

I – Cumprir e fazer cumprir sempre as normas estatutárias contidas no artigo 28 deste, em todos os incisos.

Art. 34º - A Diretoria reunir-se-á no mínimo uma vez por mês.

Art. 35º – O mandato da Diretoria será de 02 (dois) anos, permitindo a reeleição consecutiva, salvo determinação contrária tomada em A.G.O pela unanimidade dos Associados presentes.

Art. 36º – As atividades dos diretores e conselheiros não serão remuneradas, podendo, entretanto, terem uma Ajuda de custo e diárias para custear despesas de viagens quando necessárias, entretanto terá que estar aprovado pela Assembleia Geral.

Art. 37º – O diretor e/ou membro do conselho fiscal que faltar injustificadamente a 03 (três) reuniões consecutivas da Diretoria ou do Conselho fiscal, respectivamente, terá a perda de seu mandado.

Art. 38º – Em caso de demissão ou renúncia coletiva da Diretoria, o conselho fiscal a substituirá, devendo neste caso, convocar, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, Assembleia Geral para eleger os componentes da Diretoria para complementar o mandato.

CAPÍTULO VIII

DAS ELEIÇÕES

Art. 39º – As chapas das eleições da Associação, deverão ser apresentadas até 30 (trinta) dias antes da eleição, em Assembleia Geral, convocada de acordo com o Art. 11. Do capítulo III.

Art. 40º – Deverá ser entregue a Secretaria Geral da Associação requerimento de inscrição onde constará os nomes e cargos de cada candidato devidamente assinado pelos mesmos.

Parágrafo Único – Os candidatos obrigatoriamente, deverão ser associados da Associação e não poderão ter parentes até terceiro grau, cônjuge, ou companheiros na Associação.

Art. 41º – A Diretoria da Associação, de posse da(s) inscrição(ões) da(s) chapa(s) convocará de acordo com o Art. 10. A Assembleia Geral onde será designada a Comissão Eleitoral.

Parágrafo Único – A comissão Eleitoral, deverá ser formada por 03 (três) associados com finalidade de elaborar e encaminhar o processo eletivo.

Art. 42º – Nenhum membro da Diretoria e do Conselho Fiscal da Gestão, quando estiver administrando a Associação, poderá fazer parte da Comissão Eleitoral.

Art. 43º – A comissão Eleitoral, após a eleição, dará início a contagem dos votos e seus trabalhos encerrará-se a partir da proclamação da chapa vencedora, através da publicação do resultado e do registro em ata, não ultrapassando 01 (um) dia da eleição.

Art. 44º – No caso de empate, a Comissão Eleitoral deverá elaborar novas eleições convocando os sócios num prazo de 03 (três) dias após a publicação do primeiro resultado, definindo a chapa vencedora através de voto descoberto, obedecendo o disposto no Art. 41.

CAPITULO IX **DO PATRIMÔNIO**

Art. 45º – O patrimônio da Associação será constituído de bens móveis e contribuições dos associados.

§ 1º – A alienação ou oneração dos bens adquiridos na forma deste Artigo, exigirá a aprovação em Assembleia Geral extraordinária por 50% (cinquenta por cento) mais 01 (um) da totalidade dos associados.

§ 2º – No caso de dissolução social da Associação, os bens remanescentes serão vendidos e o dinheiro arrecadado será dividido entre os associados.

CAPITULO X **DOS RECURSOS FINANCEIROS**

Art. 46º – A receita da associação será constituída de conformidade com os recursos financeiros auferidos por contribuições de associações ou doações.

Parágrafo Único – O valor da taxa será aprovado em Assembleia Geral e/ ou em Assembleia Geral Extraordinária.

Art. 47º – Poderá a Diretoria da Associação no cumprimento dos seus objetivos, conforme o Art. 02. firmar contratos e/ ou convênios com entidades públicas ou particulares com

organizações e organismo internacionais, seguindo os princípios do regimento interno da associação.

CAPITULO XI

DA DISSOLUÇÃO E LIQUIDAÇÃO

Art. 48º – A associação será dissolvida e seu patrimônio será destinado a entidade de fins não econômicos conforme o art. 61 da lei 10.406/02, deliberada em Assembleia Geral Extraordinária especialmente convocada pra esse fim.

§ 1º – A liberação de que trata este Artigo, deverá ser tomada por 50% (cinquenta por cento) dos votos mais 01 (um) dos associados.

§ 2º – A Assembleia Geral Extraordinária que determinará a dissolução elegerá o liquidante e o Conselho Fiscal que deverão funcionar, durante a liquidação em harmonia.

Art. 49º – Os membros da Diretoria da Associação, responderão civil e criminalmente pelos atos praticados durante sua gestão até 05 (cinco) anos após o término de seu mandato.

CAPITULO XII

DOS LIVROS FISCAIS E AUXILIARES

Art. 50º – A Associação possuirá os seguintes livros, onde registrará as atividades oficiais e não oficiais realizadas:

- a) De ata das Assembleias Gerais;
- b) De ata das Reuniões da Diretoria;
- c) De ata de Reuniões do Conselho Fiscal;
- d) De Registro de Associados

CAPITULO XIII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 51º – Os casos omissos no presente Estatuto serão resolvidos pela Diretoria e referendados pela Assembleia Geral.

Art. 52º – A data da fundação da Associação será a do dia vinte e nove de agosto de 2.005, na qual foi instalada a Assembleia Geral Extraordinária, ocorrida nas dependências da Associação - **ASSOCIAÇÃO**, onde ficou decidido por unanimidade a criação da presente Associação. Porém, a personalidade jurídica será considerada a data da publicação e registro em Cartório deste Estatuto e a ata da Assembleia de Fundação e posse da Diretoria.

Art. 53º – Os associados não respondem subsidiariamente pelas obrigações contraídas indevidamente pela Diretoria da Associação.

Art. 54º – O presente estatuto será obrigatoriamente editado e afixado na sede a fim de ser levado ao conhecimento dos associados.

Ficam autorizados todos os atos que se tornarem necessários a fim de regularizar o registro do presente estatuto, junto ao cartório de registro de títulos e documentos, para surtir seus legais e jurídicos efeitos.

Aracaju, _____ de _____ de _____

Diretor – Presidente

da Assembleia de Constituição

Advogado OAB/SE